UC-NRLF
B 4 101 518

JUAN ALVAREZ

Buenos Aires

1919

"BUENOS AIRES"
Cooperativa Editorial Limitada
Avenida de Mayo 701

AGENCIA GENERAL DE
LIBRERÍA Y PUBLICACIONES
Rivadavia 1573

Digitized by Google

Berkeley
LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA

Berkeley
LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA

BUENOS AIRES

Libros publicados por la Cooperativa Editorial "Buenos Aires"

I—Fernández Moreno.—*Ciudad.*

II—Horacio Quiroga.—*Cuentos de Amor de Locura y d Muerte.* (Segunda Edición).

III—Carlos Ibarguren.—*De nuestra tierra.*

IV—Manuel Gálvez.—*La sombra del convento* (novela).

V—Ernesto Mario Barreda. — *Las rosas del mantón* (Andanzas y emociones por tierras de España).

VI—Carlos Muzzio Sáenz-Peña.— Versión castellana de *La cosecha de la fruta* de Tagore (2ª. edición).

VII—Arturo Capdevila.—*El libro de la noche.*

VIII—Ricardo Jaimes Freyre.—*Los sueños son vida.*

IX—Luisa Israel de Portela.—*Vidas tristes* (2ª. edición).

X—Pedro Miguel Obligado.—*Gris*

XI—Mario Bravo.—*Canciones y Poemas.*

XII—Juan Carlos Dávalos.—*Salta.*

XIII—Alfonsina Storni.—*El dulce daño.*

XIV—Alvaro Melián Lafinur.— *Literatura contemporánea.*

XV—José Leon Pagano.—*El santo, el filósofo y el artista.*

XVI—Arturo Capdevila.—*Melpómene.*

XVII—Benito Lynch.—*Raquela* (novela)

XVIII—Augusto Bunge.—*Polémicas.*

XIX—Carlos Correa Luna.—*Don Baltasar de Arandia.*

XX—Horacio Quiroga.—*Cuentos de la selva.*

XXI—Delfina Bunge de Gálvez.—*La nouvelle moisson.*

XXII—Juan Alvarez.—*Buenos Aires.*

PRÓXIMAMENTE

XXIII—Mariano Antonio Barrenechea.—*Historia estética de la música.*

XXIV—Marco M. Avellaneda — *Del Camino andado* (Economía Social Argentina).

JUAN ALVAREZ

Buenos Aires

1918

"BUENOS AIRES"
Cooperativa Editorial Limitada
Avenida de Mayo 791

AGENCIA GENERAL DE
LIBRERIA Y PUBLICACIONES
Rivadavia 1573

•6328337
MAU

OBRAS DEL AUTOR

Ensayo sobre la historia de Santa Fe.

Estudio sobre las guerras civiles argentinas (premiada con arreglo a la ley 9141, concurso de 1914).

F3001
A44
1915
MAIN

I

INTRODUCCION

El actual sistema político argentino reposa sobre una contradicción, puesto que ciertos como estamos de que el pueblo no confió mandato alguno a quienes implantaron nuestras instituciones, pretendemos sin embargo ver en ellas un fiel reflejo de la soberanía popular expresada en comicios libres. Recordando que esas instituciones reglamentan los derechos del cuerpo electoral y el funcionamiento de las únicas autoridades cuya existencia se permite, ocurre entonces preguntar si realmente los ciudadanos de 1918 están conformes con los diversos engranajes del mecanismo constitucional implantado en 1853 y 1860. A decir verdad, no lo sabemos. En las pocas elecciones tenidas desde 1912 bajo el nuevo régimen de la pureza electoral, sólo se permitió a los sufragantes designar candidatos; pero, como el es-

tatuto puede revisarse llevando al gobierno mandatarios que autoricen la reforma, es razonable suponer que ella se producirá antes de mucho. Ya tenemos la herramienta: falta usarla.

*
* *

Sería una ingenuidad detenerse a demostrar que no representaban legítimamente al pueblo argentino las personas a cuyo cargo estuvo la redacción de la carta fundamental dictada en nuestra ausencia y obligatoria hoy. El acuerdo de San Nicolás, origen de la misma, fué suscripto por gobernadores y capitanes generales cuyo mandato emanó, con pocas excepciones, del dictador Rozas; y para apreciar la obra de los convencionales surgidos de ese pacto bastaría recordar las palabras de Sarmiento:

"Esta constitución que vamos a examinar, fué dada cuando no había prensa en la república, ni la había en el lugar mismo donde se discutió. Los pueblos no tomaron parte en el debate: dos o tres jurisconsultos, o que se consideraban tales, fueron los que proyectaron la constitución, y la sancionaron en circunstancias terribles, en medio de la guerra y de los desastres, bajo pretexto de que

era preciso salvar al país... Ella no fué examinada por los pueblos; fué mandada obedecer desde un campamento, en el cuartel general de un ejército, por los mismos que la habían confeccionado". (1)

Hubo demasiadas cosas por arreglar y cualquier solución pacífica parecía mejor que la guerra civil. Los convencionales, designados por el general Urquiza o por los caudillos afectos a su política, ni siquiera pensaron en elecciones libres. Además, el voto y la suerte de las mayorías gauchas interesaban poco a los hombres cultos que redactaron la constitución: Alberdi habló francamente de reemplazarlas cuanto antes por inmigrantes europeos.

La revisión de 1860, hecha a raíz de la batalla de Cepeda por un grupo de convencionales rehacios también al veredicto de las urnas, se redujo a la aceptación de ciertos puntos de vista exigidos por Buenos Aires. Más o menos con igual prescindencia del voto libre de las mayorías se procedió para las reformas de 1866 y 1898, limitadas de antemano a pocos artículos. En una forma u otra, explicando el hecho u ofreciendo corregirlo, casi todos

(1) Convención del estado de Buenos Aires, Febrero 6 de 1860.

los presidentes argentinos han reconocido públicamente que antes de 1912 no hubo en el país amplia libertad de sufragio. Ha de recordarse, sin embargo, una circunstancia importante. Cierto es que las convenciones sólo reflejaron los intereses y deseos de pequeñas minorías; pero como ellos estaban inseparablemente ligados al desarrollo y a la vida misma de las respectivas localidades, resultó de su mutuo contrapeso un tolerable equilibrio político y económico.

*
* *

Si el sistema surgido en tales condiciones funcionara a satisfacción de todos, la falta de consentimiento expreso del pueblo argentino sólo significaría haber omitido una mera formalidad. Desgraciadamente buena parte del mecanismo ajusta mal desde el mismo día en que se le declaró obligatorio.

Bajo ciertos conceptos, ese sistema ofrece títulos al respeto universal acaso no superados por colectividad alguna de la tierra. La independencia argentina, hecho histórico de interés mundial, abrió a la humanidad nuestras fértiles tierras; y la constitución, ampliando tal política, concede a cualquier

habitante del planeta el derecho de intervenir en el gobierno argentino apenas tenga la residencia necesaria para hacerlo con fruto. "América para la humanidad", pudo ser el lema de los convencionales de 1853: les debemos la libertad de imprenta, la tolerancia política y religiosa, el respeto a la persona humana, prescindiendo de orígenes y opiniones.

Pero al lado de bases tan sólidas que bien pudieran constituir el evangelio de los más avanzados internacionalistas, conservamos innecesariamente bastante desorden. Ello desacredita las bellas ideas sobre cuyo pedestal flamea nuestro pabellón de comarca independiente y hasta nos coloca un poco fuera de órbita en el grupo de las naciones bien organizadas. Sin incurrir en excesivos pesimismos, bueno será que el derecho de los argentinos a gobernarse solos no repose exclusivamente en la conformidad prestada por algunos gobiernos extranjeros, hace muchos años, al acta en que los diputados reunidos en Tucumán declararon la independencia de las Provincias Unidas del Río de la Plata.

No es misterio que el federalismo argentino jamás movió todos sus resortes en forma satisfactoria. El sistema rentístico es injusto e insuficiente a tal grado que la nación, las provincias y las mu-

nicipalidades carecen todavía de fórmula económica estable; el desequilibrio de los poderes deja al ejecutivo atribuciones casi monárquicas; por olvido de la carta constitutiva, los territorios nacionales forman una especie de anomalía unitaria; la ciudad de Buenos Aires se ha tornado una cabeza enorme y escapa también al sistema federal en su gobierno propio; con la renovación parcial y a plazo fijo de las cámaras, surgen parlamentos contrarios al ejecutivo y no hay medio legal que permita finalizar el estado de guerra entre ambos poderes; nótase la falta de una autoridad que dirima conflictos entre gobernadores, jueces y representantes provinciales y municipales. Estos y otros defectos, que han motivado múltiples proyectos de reforma, se subsanan en la práctica orillando el texto legal con interpretaciones objetables; y el espectáculo irrita a muchas personas agenas a la idea de que la constitución pueda ser un instrumento imperfecto de gobierno.

*
* *

Mientras se creyó que el desorden procedía únicamente de haber falseado la libertad de sufragio, cantidad de ciudadanos interesados en buscarle reme-

dio aunaron esfuerzos para obtener, aun por la violencia, el establecimiento de un sistema electoral limpio de engaños. Rige desde 1912; gobiernan quienes lucharon por implantarlo; y sin embargo el malestar subsiste. Entonces, hay otras causas. Pudimos sospecharlo antes, pues desde 1853 no han faltado al frente de los negocios públicos hombres rectos y patriotas; pero es uno de los malos hábitos del país este de que cada mitad vincule sus ideales de mejoramiento a la sistemática difamación de la otra.

Entretanto, ya va siendo hora de aventar rencores viejos y renunciar a proyectos de perfección inalcanzables. Ha de tolerarse a todo hombre, por serlo, cierto margen de apasionamiento, maldad o error; y rayaría en injusticia olvidar cómo pesaron las circunstancias sobre aquellos a quienes tocó en suerte precedernos en la faena. En menos de cincuenta años hicieron brotar ciudades, colonias, estancias, viñedos, fábricas, ferrocarriles, telégrafos, puertos, cuarteles y hospitales. Dictaron códigos y leyes. Crearon escuelas. Y donde antes el desierto y el indio hostilizaban a los blancos, hubo gracias a ellos poblaciones prósperas y cultas, orgullo de la América latina. Esa tarea requirió el concurso de analfabetos extranjeros, harto apremiados por

la miseria, y de capitalistas extranjeros, harto hábiles para no exigir usura... Con tales elementos y semejante prisa ¿extrañaremos que entre tantas cosas hechas, resultaran algunas mal hechas?

*
* *

Dos años después de adquirido por los argentinos el derecho de legislar libremente, la guerra europea señaló el comienzo de un largo compás de espera: no más brazos, no más capitales extranjeros, no más progreso atropellado y febril, por ahora. He aquí un momento propicio para examinar tranquilamente la desordenada actividad del pasado, y recoger a los muchos rezagados cuyas quejas hieren hoy la solidaridad nacional. Detengámonos, que si al emprender la marcha de nuevo han desaparecido ya esos inútiles dolores acaso brille más clara en el horizonte la estrella de nuestros destinos.

Ahora sabemos que el fraude institucional tiene remedio y que la mentira no es método permanente de gobierno. Bueno es ir pensando en los afanes que nos traerá el nuevo día, pues aún subsisten el analfabetismo, la incultura y no pocas fuerzas negativas. Hay todavía quienes adquirieron bienestar

con el desorden y desean conservarlo para que sigan viniendo al país gentes que no vendrán en cuanto dejemos de parecer una gran casa de juego. Hay los excépticos de siempre. Y queda también, en universidades y colegios, un exceso de alabanzas al sistema, el más perfecto de los conocidos, sólo por ser nuestro. Ante los altares de la patria la escuela conservadora inyecta en jóvenes y adultos el virus que ha de impedirles reaccionar; y esta extraña manía de aplaudir a todas horas un malestar visible, resta ambiente a los más sanos proyectos de reforma. Pero si estamos viendo derrumbarse por doquiera antiguas mentiras consagradas por el respeto de muchas generaciones ¿cómo imaginar que resistan al embate innovador nuestras recientes mentiras subalternas?

*
* *

Aproximándose la inspección de los organismos que hasta hoy mantuvieron el confuso equilibrio interno de la república, contribuyo ahora en la medida de mis fuerzas al estudio de un elemento fundamental de ese engranaje: el extraordinario desarrollo de la ciudad de Buenos Aires. Investigacio-

nes de tal género han de preceder necesariamente a la obra; y acaso fuese prudente antes de intentarla, requerir la opinión de cuantos especialistas puedan ofrecer su consejo.

He procurado encuadrar el tema dentro de estos lineamientos generales:

a) Buenos Aires ofrece en la actualidad peligros e inconvenientes que conviene evitar;
b) ellos no emanan exclusivamente de la naturaleza: en parte, son producto de las leyes o de la falta de previsión gubernativa;
c) puede establecerse con cierta aproximación el efecto de esas causas no imputables al factor natural; y es razonable suponer que sometiéndolas a control se logrará cuando menos amortiguar sus actuales efectos.

Espero no se me atribuya el propósito de agitar cuestiones definitivamente resueltas. El problema de Buenos Aires no ha tenido hasta hoy solución satisfactoria, cada día es más grave, y si no se le atiende continuará actuando como un motivo de desequilibrio que no hay razón para considerar crónico e incurable. A nuestra vista ha envejecido, aburridora, la cuestión del sufragio libre; generaciones enteras

vivieron y murieron sin gozar de sus ventajas; por ella corrió sangre muchas veces; y al fin, no hubo más remedio que suprimir el estado de cosas anormal y sustituirlo por fórmulas regulares. Análogo camino llevan los problemas obreros, declarados hasta ayer incompatibles con las excelencias del sistema. Siempre fué gran error conservar anomalías so pretexto de que las gentes se han acostumbrado a tolerarlas.

II

LOS TERMINOS DEL PROBLEMA

La naturaleza dotó a Buenos Aires de clima benigno y situación envidiable en la desembocadura de un gran sistema fluvial rodeado de tierras fértiles. Partiendo de tales elementos, hemos hecho de ella la gran plaza comercial e industrial argentina, el mercado de los frutos, el punto terminal de casi todas nuestras vías de comunicación por mar y tierra, la estación de arribo para cuantos inmigrantes nos llegan del extranjero. Allí tenemos el centro político, educacional, artístico y religioso del país; y allí también la ciudad de lujo, de placer y de juego, servida por admirables hoteles, hipódromos, clubs, teatros y establecimientos de recreo.

Como resultado de todo esto la población y la riqueza se hallan distribuidas de un modo bastante raro en nuestra patria. Sobre poco mas de siete le-

guas aparecen agrupados millón y medio de pobladores que representan más de la tercera parte del personal ocupado por la totalidad de las industrias y el comercio argentino; más del cuarenta y siete por ciento de los capitales comerciales y del treinta por ciento de los invertidos en la industria. El valor de todos los inmuebles del estado asciende a quinientos ochenta y cinco millones: dos tercios están en ese pequeño radio. Allí radican el puerto y el arsenal más importantes, los trescientos millones de pesos oro de la Caja de Conversión, y la principal parte de las reservas bancarias. El resto de los pobladores, las industrias, los capitales y los medios de defensa, se desparraman irregularmente sobre ciento dieciocho mil leguas cuadradas.

Ahora bien: las siete leguas favorecidas que concentran tan elevado porcentaje de la riqueza y de la vida nacional se hallan al alcance de cualquier golpe de mano tentado por rebeldes o beligerantes. Buenos Aires carece de defensas y su custodia está a cargo de agentes policiales o simples cuerpos de guardia. Si un ejército enemigo, relativamente pequeño, lograse llegar hasta los diques, a pocos metros de la casa de gobierno bajo la calidad simulada de pacífico contingente inmigratorio, podría en po-

cas horas apoderarse de los titulares del poder ejecutivo y de casi todas las fuerzas directrices del país, sin olvidar el tesoro de la caja de conversión fácilmente trasladable hasta donde no lleguen las tentativas de rescate. Fábricas en cantidad, depósitos y talleres de material ferroviario, elementos bélicos, vituallas, constituirían el botín inmediato. Los argentinos tienen aptitudes guerreras y la única vez que Buenos Aires cayó en manos enemigas bien pronto se vió libre por el esfuerzo de sus hijos; pero... ¿cuántos de los dineros capturados por el agresor en su brusco asalto volvieron a las arcas fiscales?

La composición étnica del grupo humano que ocupa la ciudad privilegiada no parece muy a propósito para sostener asedios o soportar con moral elevada los efectos de un bombardeo. Cerca de las tres cuartas partes de los varones mayores de veinte años son extranjeros, y los nativos sólo ocupan el tercer lugar por orden de importancia: 170.000 italianos, 140.000 españoles, 137.000 argentinos. Como si esta situación no fuese bastante peligrosa, procuramos agravarla con la bombástica e innecesaria exhibición de nuestras riquezas, hecha directamente, o bien interesando la buena voluntad de los más

acreditados aplaudidores internacionales; y hasta hay quienes aconsejan disminuír los efectivos del pequeño ejército encargado de la defensa de tales tesoros. Una especie de embriaguez colectiva disfrazada de propaganda patriótica nos lanza por tal sendero, aún cuando es notorio que no existen policía ni justicia organizadas para poner paz entre las naciones. Pero como desde hace mucho tiempo nada grave nos sucede y además se entrecruzan en la república intereses de países diversos y antagónicos, el equilibrio conseguido hasta aquí produce un optimismo irreductible.

*
* *

Ocurre además que Buenos Aires no está situada en un punto tal que produzca ventajas como eje de la economía nacional, pues se halla a un extremo del territorio; y como núcleo industrial sepáranla demasiadas leguas de los bosques, los saltos de agua, o los pozos de petróleo que pudieran suministrarle combustible. Esta ubicación se traduce en una enorme y permanente pérdida por concepto de acarreos, no sólo para las manufacturas extranjeras que hoy consume el interior vía Buenos Aires, sino también pa-

ra los productos argentinos que requiere la gran ciudad. Si sus habitantes viviesen en un punto más próximo a las tierras productoras de vinos, azúcares y tabaco, nuestro proteccionismo podría descargarse de muchas sumas que hoy pagamos a los accionistas de las compañías ferroviarias extranjeras.

En cuanto al comercio de importación, visible es la desventaja de ubicar el gran depósito nacional al borde del territorio cuando hay vías navegables que permiten llevarlo cuatrocientos kilómetros hacia el interior, río arriba, con veintiocho o treinta pies de agua permanente. Otra fuerte diferencia de fletes sale por este concepto a engrosar el dividendo de las empresas ferrocarrileras, pues se da el caso de que sesenta millas de transporte terrestre cuesten más que seis mil de acarreo marítimo. Si las mercancías europeas tuviesen que buscar el gran núcleo consumidor fuera de la costa y previo pago de largas trayectorias por riel, podríamos mantener industrias en el interior sin necesidad de protegerlas excesivamente.

Buenos Aires cuesta caro a la república Argentina. La configuración de nuestro país es tal que de Salta a la Tierra del Fuego se puede organizar el comercio exterior siguiendo líneas perpendicula-

res al mar o a río navegable con un mínimum de flete ferroviario. Pero transformada la ciudad en depósito, puerto, metrópoli y centro manufacturero se han hecho necesarias vías férreas que durante centenares de kilómetros corren diagonal o paralelamente a la costa por tierras estériles, a pura pérdida. Cierto es que algunas escapan al reproche; mas otras se cortan sin empalmar, procurando que el sistema orientado hacia Buenos Aires no tenga salida fácil a puerto más cercano. Estos ferrocarriles, enemigos natos del puerto interior que podría abreviar sus kilometrajes, crean tarifas de competencia para quitarle cargas y cerrar el paso a los buques de ultramar; la rebaja se compensa con aumentos en otros rumbos; y el país los paga, para conservar un sistema contrario a su equilibrio. De todo ello resulta que si un habitante de Salta decide efectuar negocios de importancia, no puede visitar al gran mercado argentino sin recorrer cerca de tres mil kilómetros en camino de hierro.

*
* *

Parecidos gastos y molestias produce el trámite de asuntos administrativos ante las autoridades na-

cionales, pues la inadecuada ubicación de la capital refleja también sus inconvenientes en el orden político. En épocas pretéritas, no pocas asonadas contaron entre sus elementos de éxito el alejamiento del gobierno central. Además el ambiente lujoso de la actual urbe no conviene mucho a los poderes públicos de una modesta república de ocho millones de habitantes. Buenos Aires con más de millón y medio forma un perturbador núcleo unitario dentro del mecanismo federal; ni siquiera ha logrado organizar en forma estable su gobierno edilicio; y como ese modelo inspira a las restantes comunas argentinas, entre nosotros el sistema municipal vive en perpetuo ensayo. Por fin, el amontonamiento en la urbe de más personas que las naturalmente atraídas por ella, produce exceso de brazos que luchan desesperadamente por suplantarse y motivan miseria, huelgas y violencias.

*
* *

En el curso de la historia ha sucedido con frecuencia que una ciudad crezca en forma rápida e inesperada. La época actual ofrece al respecto múltiples ejemplos, y en la misma Argentina hay nú-

cleos cuyo tipo de crecimiento anual excede en su porcentaje relativo al de la metrópoli; pero el máximum alcanzado hasta hoy por las más florecientes, guarda cierta discreta proporción con la cifra de los habitantes del país. Así, el Rosario no llegó a dar 230.000 personas para el censo de 1914.

La exageración del fenómeno parece ser característica del Río de la Plata, puesto que en todo el planeta sólo se muestra con tal intensidad en dos ciudades de sus márgenes: Buenos Aires y Montevideo.

Parécenme insuficientes para explicarlo las ventajas geográficas. No es inferior en extensión y riqueza a la del Plata la gran cuenca fértil del Missisipi Missouri y sin embargo no hay en su desembocadura ni en parte alguna del curso ciudad comparable con Buenos Aires; e igual observación alcanza a las ciudades que bordean los grandes sistemas fluviales del Nilo, Amazonas, Hoang-Ho, San Lorenzo, Dnieper o Ganges. No hay sobre la tierra país con población aproximada de 8.000.000, que concentre en una sola ciudad más de millón y medio. Las comarcas comparables a nuestro país por su número de pobladores dan en números redondos:

Población total, millones	Población de la ciudad mas importante en millones		Año del dato
Argentina 7.9	1.57	Buenos Aires	1914
Rumania 7.5	0.33	Bucarest	1912
Bélgica 7.6	0.66	Bruselas	»
Canadá 7.2	0.47	Montreal	1911
Holanda.....6.2	0.59	Amsterdam	1913
Portugal.....6.0	0.43	Lisboa	1911
Un. Sud-Africana..6.0	0.24	Johannesburg	»

La que más se nos aproxima, relativamente, es Sidney en Australia con 750.000 habitantes (incluso suburbios).

Tampoco en naciones grandes se nota este amontonamiento en sitio determinado mientras restan disponibles y casi vacías, millones de hectáreas. New York y París, centros de atracción mundial, no albergan un décimo de la población de los países a que pertenecen. Londres, capital del más vasto imperio del universo, apenas agrupa un 16 por ciento de los habitantes de las islas británicas, porcentaje que se reduce enormemente computando los pobladores de sus posesiones.

Referido el dato exclusivamente a países de origen latino resulta aún más desproporcionado. No hay en Italia ni en España ciudad alguna que cuen-

te más de 700.000 habitantes. La población de Méjico es doble de la nuestra: su principal urbe no excede los 500.000. Río de Janeiro sufre comparación con Buenos Aires, pero ha de recordarse que la población del Brasil triplica la argentina.

Por otra parte el censo de 1914 sólo atribuyó a la metrópoli las personas que allí pernoctaron horas antes del recuento y ocurre que contiene prácticamente muchas más, incluso las 46.000 de Avellaneda, separadas sólo por un puente. El núcleo urbano se extiende alrededor del perímetro oficial en un gran abanico servido por tranvías eléctricos y trenes rápidos que llevan a dormir a las afueras millares de individuos ocupados en el centro. La Plata misma no dista hoy de Buenos Aires más minutos que distaba Belgrano cuando se le incorporó al municipio. La cifra real de los habitantes de nuestra capital federal ha de oscilar alrededor de 2.000.000, o sea la cuarta parte de la población de la república.

Si causas naturales parecidas a las que obran en la Argentina no producen en los demás países el resultado que aquí comprobamos, es razonable inducir la presencia de otras influencias. Se trataría entonces, de un fenómeno en cierto modo artificial. De no ofrecer peligros e inconvenientes podríamos re-

putarlo una característica criolla equiparable a las curiosidades del Iguazú o el Nahuel Huapí; ofreciéndolos, es prudente ponernos en condiciones de controlarlo.

*
* *

Desde luego, no es un ciego azar quien determina la agrupación de personas en un punto y no en otro: aún sin referirse a ciudades, notorio es que la mayor o menor fertilidad de los campos, la clase o cantidad de sus productos, justifican diferencias de densidad. Una familia dedicada a la cría de ganados necesita más hectáreas que otra cuyos afanes se dirijan al cultivo de la tierra; y cualquier fábrica importante suministra medios de vida a centenares de personas en menos sitio que el requerido por una familia modesta de agricultores.

La ciudad grande o minúscula, urbe o aldea, surge necesariamente del contacto entre las diversas familias, notándose que las mismas tribus errantes tienen puntos de encuentro temporario para utilizar las ventajas de la concurrencia o el intercambio. Los gauchos pastores de la Argentina, no obstante su desparramo, dieron origen a la pulpería, rudi-

mento de núcleo urbano: a ella se acudía en busca de bebidas, alimentos, ropas, compradores de cueros y lanas, sociedad amena, noticias, y todo lo demás que no era posible conseguir junto al rebaño disperso. Cada pulpería concentró a la clientela próxima, a quienes podían alcanzarla galopando algunas leguas y regresar en el día a sus viviendas.

La pequeña aldea de labradores tuvo también su radio de atracción determinado por la distancia que un hombre pudiese recorrer sin esfuerzo para alcanzar la casa de comercio, el cura, el médico, el molino para los granos. Nuestra agricultura, desarrollada por el riel, transforma en núcleos a las estaciones ferroviarias situadas al alcance del tilbury que permiten la comodidad de no faltar a casa a las horas de comida y sueño.

La gran ciudad obedece a causas más complejas y se ha producido históricamente por diversos motivos; pero muchos de ellos pueden referirse a la fórmula precedente. Así como el cruce de varios caminos frecuentados constituyó la ubicación ideal de nuestras viejas pulperías, el cruce o la confluencia de varias grandes vías comerciales suele determinar el nacimiento de una ciudad. También la origina el extremo de los rieles, la estación terminal a

que necesariamente deben afluir los productos y las personas de una zona extensa.

Ambas causas, juntas a menudo, obran con mayor intensidad en el caso de los puertos, confluencia y punto terminal de diversos sistemas de transportes ferroviarios y navieros. Al agruparse allí las mercancías, hacen falta depósitos, casas de comercio, personal que las maneje y custodie, braceros para trasladar los efectos de un vehículo a otro, carros, caballos, encargados de conducirlos, y luego otro núcleo accesorio que toma a su cuidado la manutención y vestido de los primeros, construye casas y muebles, cuida su salud y seguridad, atiende sus pleitos. Necesítanse también escuelas, funcionarios, mercado, paseos públicos, cárceles, teatros y sitios de distracción, pavimentos, higiene. Las personas encargadas de todo ello requieren a su vez la cooperación de otras; el efecto anterior se torna causa; y así sucesivamente.

De esa suerte, la simple confluencia de caminos da nacimiento y vida a la ciudad; y como la cooperación produce economía, muy luego se echa de ver que conviene hacer afluir las vías a pocos puntos en los cuales se concentra un máximum de comodidades. Los determina generalmente la conveniencia

cia de acortar el transporte todo lo posible, pues la ubicación topográfica marca una predeterminación natural, siempre que el sitio esté rodeado de grandes zonas productoras. Coopera al crecimiento el clima, en cuanto salubre y benigno, facilita la vida.

Hay también el núcleo industrial. La fábrica necesita tener cerca a sus obreros, y estos, a su vez, requieren otras personas que les suministren alimentos, vestidos y asistencia. Un grupo de talleres constituye siempre un centro urbano. Circunstancias variables a voluntad e independientes de la producción del suelo pueden determinar la implantación de ciertas industrias en territorios elegidos artificialmente. La proximidad al punto en que se producen lanas, por ejemplo, influye sobre la ubicación de fábricas de tejidos; pero cabe levantar barreras convencionales, organizar los fletes con arreglo a un criterio proteccionista y favorecer con leyes a determinados lugares, neutralizando la influencia del factor topográfico. Artificialmente pueden asimismo formarse núcleos de importancia mediante la agrupación de tropas o la afluencia de profesores y estudiantes a escuelas ubicadas ex profeso, con lo cual surgen la ciudad militar, la ciudad escolar, la ciudad artística; y de un modo análogo, la ciu-

dad religiosa que atrae peregrinos y vive de ellos, o la ciudad de lujo donde se reunen durante algunas épocas del año gentes de dinero y sus accesorios habituales.

El tipo característico de ciudad artificial lo constituye la metrópoli política, pues congregando a las autoridades tiene por ese solo hecho vida permanente y segura. Podría prolongarse la enumeración, dadas las múltiples causas que hacen se prefiera un lugar a otro para vivir, negociar, educarse, pensar, gobernar o divertirse: la llanura fértil, fácilmente transitable; la montaña con sus panoramas y riquezas minerales; el gran río, fuerza natural que va marcando en los mapas geográficos la ubicación de enormes centros humanos; el mar, determinante de la importancia comercial de muchos puertos; y otras más. Sobre todos los tipos de ciudad conocidos, actúa uniformemente una causa moderna: la aceleración del transporte. Ella ensancha sin cesar los respectivos radios de atracción, permitiendo recorrer grandes distancias en el mismo tiempo que antes insumió el pastor para alcanzar al galope la pulpería, o el labrador la aldea próxima. Con telégrafos y teléfonos aún el viaje tórnase innecesario. Este factor acentúa en todo el planeta la destrucción

de muchos pequeños núcleos y los reemplaza por un corto número de ciudades grandes.

Ahora bien: la propia urbanización aparece más acentuada entre nosotros que en países de tipo análogo como Canadá y Estados Unidos, cuyos medios de transporte no son inferiores a los argentinos. En 1869, fecha del primer censo, la ciudad asiento provisorio de los poderes federales y permanente de los provinciales, puerto y plaza principal de la república, reunía ya más población que todas las restantes capitales de provincia juntas:

Buenos Aires.	177.787
Las otras 13 capitales de provincia.....	127.356
Rosario.	23.109

Con ese dato a la vista, los redactores del censo pronosticaron que hacia el año 1914 Buenos Aires contaría alrededor de ochocientos mil pobladores; sin embargo tuvo el doble y esto corrobora la existencia de algo anormal. El porcentaje de la metrópoli sobre la población del país, en 1869 no llegaba al diez por ciento: se aproximó al veinte en 1914 (o al veinticinco, incluyendo suburbios). Agregaré que no influye gran cosa en el dato la atracción de Buenos Aires sobre los países vecinos en su carácter de

moderna ciudad de placer. Los bolivianos, brasileños, chilenos, paraguayos y uruguayos juntos representaban 4.4 por ciento de la población de la urbe en 1869; 3.4 en 1895: y 2.3 en 1914. En cuanto al turismo universal, estamos demasiado lejos de sus corrientes.

*
* *

Si bien es dable referir la aparición, el crecimiento y la ruina de una ciudad a ciertas causas generales, cuesta mucho trabajo determinar claramente cómo obra cada una de ellas, pues habitualmente se entrecruzan o superponen en inextricable madeja. Hay que prever esta dificultad cuando se estudia el pasado y el presente para deducir fórmulas de acción aplicables al futuro. En efecto, algunas de esas causas dependen de la legislación, y pueden modificarse a voluntad; pero ¿son ellas u otras las que producen el resultado que se desea remover?

Para facilitar la exposición he estudiado en tres capítulos otras tantas influencias generales que a mi juicio actúan entre nosotros como determinantes del anormal desarrollo de la metrópoli: el gran puerto, la capitalización definitiva de Buenos Aires y los

diversos factores tendientes a producir allí más que en otra parte una acumulación extraordinaria de fábricas. Debe entenderse que no son estas las únicas, ligado como está necesariamente el desarrollo de la urbe al de toda la república, pues con mayor o menor intensidad obran a favor de Buenos Aires todas las causas naturales y artificiales que acabo de analizar. Sin pretender fijar con exactitud la cantidad de habitantes que aquellas tres influencias desvían hacia la metrópoli, confío en que será útil el examen de los actos voluntarios llevados a cabo por el gobierno argentino para favorecerlas.

III

EL GRAN PUERTO DE ULTRAMAR

Hasta el primer tercio del siglo XVIII el escasísimo comercio que mantenían las comarcas del Río de la Plata con España se concentró en el fondeadero de Buenos Aires, no sólo por ordenarlo así el rey, sino también por ser ese el único punto poblado donde pudiesen detenerse los buques de ultramar. En el río Uruguay, del salto para abajo la actual costa de Entre Ríos estaba desierta; y en todo el río Paraná no hubo puerto alguno antes de la aldea de Santa Fe, seiscientos kilómetros aguas arriba. Alcanzarla a vela fué casi imposible para buques de navegación oceánica por falta de agua en algunos pasos y en el riacho terminal, y porque el escaso millar de personas allí congregadas no justificaba la pérdida de dos meses más en el viaje.

Durante el siglo XVIII fueron surgiendo varios

pueblos en la costa del Uruguay y en el trayecto antes vacío Buenos Aires - Santa Fe. Poco a poco el mantenimiento del viejo estado de cosas no adaptado a los hechos nuevos, dió lugar a reclamos, agrios bien pronto, luego a guerras (1), y por fin a mediados del siglo XIX quedaron abiertos los ríos al comercio mundial, más o menos hacia la época en que comenzaban a ser prácticamente utilizables los vapores a rueda. Desde entonces el paso de Martín García fué tan franqueable como la rada de Buenos Aires, y la causa determinante del antiguo monopolio quedó suprimida. Los buques de vela remontaron a remolque la corriente, deteniéndose unos y otros en los dos puertos interiores a que daban acceso natural los bajos fondos: Rosario y Gualeguaychú (con trasbordo para este último en la rada de Fray Bentos).

Ahora bien, a varias décadas de distancia resulta hoy claramente apreciable la formación de nuevas plazas en esos u otros puntos del país, por lo que respecta a la exportación; pero refiriéndolo a las importaciones del extranjero, el movimiento parece casi paralizado. La estadística comprueba que en

(1) He tratado el tema con mayor amplitud en mi "Estudio sobre las guerras civiles argentinas".

1873 Buenos Aires recibía el 83 por ciento de esas importaciones y embarcaba de retorno un 75 por ciento de los productos exportados: cuarenta años después, la proporción era de 80 y 35 por ciento respectivamente. De ocho lustros acá, los buques se aproximan cada vez más al punto de producción para cargar nuestros frutos; pero antes descargan en Buenos Aires las mercancías extranjeras traídas en pago a los productores. Desde la gran urbe se las redespacha a su destino.

¿Cómo explicar la anomalía? Si no me equivoco, ella obedece a dos causas principales:

a) en un país tan extenso y disperso como el nuestro es más fácil crear puertos de exportación que de importación;

b) hemos procurado que el puerto de Buenos Aires fuese más cómodo y accesible que otro alguno de la república, aplicando a la corrección de los obstáculos naturales una política diferencial favorable al primero, con lo cual consigue acaparar los crecientes aumentos del comercio exterior.

Los valores del tráfico efectuado por cada puerto representan estos porcentajes sobre el total: (1)

Aduanas	Importación		Exportación	
	Años		Años	
	1873	1913	1873	1913
Buenos Aires....	**83.6**	**80.1**	**75.1**	**35.3**
La Plata.....	—	2.4	—	8.9
Rosario.....	9.9	8.8	4.5	18.7
Santa Fé.....	0.2	0.8	0.0...	5.1
Gualeguaychú....	0.1	0.0...	1.3	0.4
Bahía Blanca....	—	3.1	—	11.5
Concordia.....	1.8	0.1	1.2	1.8
Las restantes ...	4.4	4.7	17.9	18.3

*
* *

La demostración del primer aserto no ofrece dificultades; y menos siéndonos favorables los saldos de la balanza comercial, pues con ello llegan al país muchos buques en lastre, que necesitan cargar y nada descargan.

(1) Refiero el dato a 1913 por ser el último año normal anterior a la guerra. No me ha sido posible aplicar a los valores las recientes correcciones de Bunge (*Intercambio económico de la república*) porque ellos no alcanzan al año 1873.

Tomemos la agricultura. Cada colono produce en su chacra muchas toneladas de cereales de la misma calidad, susceptibles de ser vendidas en un solo contrato al agente viajero de la casa compradora del exterior, quien puede en pocos días ofrecer carga completa a un transatlántico. Para almacenarla en las bodegas bastan simples canaletas tendidas desde la barranca. Sin gastos excesivos, cualquier acopiador puede costear agentes de compras en el país, y más sobre aquellas vías férreas que cuentan con depósitos en las estaciones. No difiere mucho el procedimiento respecto de los productos de la ganadería, salvo la mayor dificultad del embarque.

Las cosas pasan de otro modo en el comercio de importación. Hace falta buen puerto para la descarga; la aduana ejercita una vigilancia más cuidadosa y molesta por la heterogeneidad de los productos; y cada colono, lejos de consumir de una sola vez cantidad de artículos similares, los necesita de tal variedad que ninguna industria particular puede producirlos en conjunto. Además su consumo es fraccionario y distribuído en diversos momentos del año; por falta de instrucción no está en condiciones de hacer pedidos directos a los comerciantes de ultramar; y necesitando adquirir a crédito con cargo

de saldar cuentas al levantar la cosecha, agrega a esta circunstancia una falta de arraigo que obliga a quien le adelante dinero a vigilarlo muy de cerca.

Se comprende sin esfuerzo que esto no puede hacerse por los agentes viajeros de cada una de las industrias extranjeras. Resulta más práctico organizar las cosas de tal suerte que se establezca cerca del colono una especie de agente general, con casa fija, quien ofrece a crédito en pequeñas porciones cuantos artículos necesitan los productores, y toma a su cargo los riesgos de la cobranza. Así ha nacido entre nosotros el almacenero de campaña. Pero la provisión de artículos de cada clase que este almacenero necesita es también pequeña; y como su solvencia depende en absoluto del éxito de la cosecha, tampoco puede ser vigilado a distancia. El comerciante extranjero prefiere entonces entenderse únicamente con las grandes casas importadoras existentes en las mayores plazas comerciales del país, evitándose una sucursal en cada punto de consumo; el importador distribuye sus productos entre los minoristas; y estos los irradian entre los consumidores. Tal organización hace imposible que una ciudad donde no existen fuertes capitales de comercio pueda importar directamente del exterior lo que ne-

cesite la región que en ella desemboca. Además, la gran plaza es también el mercado adonde pueden llevarse mercancías en busca de comprador; allí están los bancos y los interesados por toda clase de fletes y acarreos. Si no se acumulan capitales en los sitios elegidos, ella no surgirá; y tampoco, si falta una red ferroviaria anexa sobre cuyas tarifas se ejerza control. He de estudiar más adelante ambos elementos.

Por otra parte, conservando un sistema aduanero contemporáneo del viejo monopolio portuario sus efectos influyen en el problema. La libre navegación de los ríos no significa todavía poder efectuar operaciones de intercambio comercial en cualquier punto de la costa. Sólo en ciertos lugares (aduanas mayores) se otorga a los buques depósito amplio para las mercancías de importación; en otros(aduanas menores) se permite descargarlas restringiendo el depósito a pocos días; y aun suele habilitarse sitios para la descarga de efectos que hayan pagado derechos en alguna aduana, siempre que el interesado costee de su peculio un guarda. Fuera de ello, en cualquier parte de las riberas o ríos de la nación donde se encuentre fondeado un buque, los empleados del fisco deben inquirir la causa de ese hecho

anormal y apresar al presunto infractor si sospechan trata de operar por paraje no autorizado. (1). Semejante sistema comercial crea rumbos al tráfico de cada zona y promueve la formación de redes ferroviarias *ad hoc,* cuyos empresarios tienen muy luego interés en impedir nuevas habilitaciones. A los comerciantes que no residan en un lugar declarado aduana mayor les conviene renunciar al comercio

(1) Ordenanzas de aduana, artículos 3, 10, 11 y 14. Reglamento general de aduanas aprobado por decreto de Octubre 17 de 1895, artículos 5, 6 y 8. La ventaja que representa para una localidad tener aduana de depósito surge de este dato: dos tercios de lo descargado en Buenos Aires permanece en los almacenes fiscales tres meses por término medio. No todas las aduanas mayores se hallan en paridad de condiciones pues los vinos, licores, petróleos, yerbas y otros productos requieren un análisis previo al despacho, hecho por oficina química nacional, y nunca las hubo en todos los puertos habilitados. Hoy, funcionan solamente en los de Buenos Aires y Rosario: han de remitirse a ellos las muestras desde mil kilómetros o más, como en el caso de Posadas, y aun simplificando las cosas por telégrafo, se pierde tiempo. Hay detalles de estos, poco llamativos, que influyen mucho en los negocios. Por ejemplo, el decreto de Abril 11 de 1898, que so color de reglamentar el desembarque de animales en pié hizo obligatorio importarlos exclusivamente por tres puertos. Algo análogo se ha hecho con el embarque de haciendas: se exige la intervención de oficina determinada, que luego el presupuesto solo autoriza en ciertos lugares, llegándose por esta vía sinuosa al monopolio.

directo con el extranjero: se surten de la plaza donde está el depósito del fisco y pagan flete ferroviario extra.

*
* *

Para demostrar la exactitud del segundo aserto veamos cuáles eran los obstáculos naturales para la navegación de los ríos hacia 1860, fecha en que por primera vez una compañía francesa estableció viajes directos a Europa en treinta y seis días.

La cuenca mediterránea constituída por el Paraguay, el este de Bolivia, el norte y centro de la Argentina, parte del Brasil y la república Oriental —algo así como cuatro millones de kilómetros cuadrados—vuelca sus aguas en el Atlántico por una especie de embudo irregular, el río de la Plata, que se va ensanchando por arcos de círculo desde las veinte millas contadas entre Punta Lara y la Colonia hasta las ciento veintidós que mide el estuario en su contacto definitivo con el océano.

Por entre los primeros bancos (*Inglés, Arquímedes*) y la costa uruguaya, los fondos naturales de ese embudo dan fácil acceso a navíos de gran calado hasta enfrentar Montevideo; pero conforme se penetra

hacia el oeste la situación varía. Por el norte, el banco Ortiz cierra el paso en sus dos terceras partes con once o doce pies de agua; al sud, la costa argentina, baja y arenosa, avanza lentamente sus declives suaves; y el corto espacio libre entre ambos obstáculos ofrece aún dos pequeños bajíos (*Cuirassier, Gaviota*). Este primer pasaje difícil, Punta Indio, con sus veinte o veintiún piés en marea baja entorpece la entrada a todos los puertos argentinos del sistema fluvial.

Salvado el impedimento, cuya longitud alcanza a ochenta kilómetros más o menos, ensánchase la vía, siempre al sud del banco Ortiz, con pequeños estorbos (*Magdalena, Chico*). Avanzando al oeste, las prolongaciones de la playa argentina concluyen por bloquear el río hacia el banco de las Palmas y las islas anegadizas del delta. Sólo queda una estrecha parte hondable, próxima a la costa uruguaya, punto de convergencia del río Uruguay y los brazos mayores del Paraná: llámasele Paso de Martín García. (1). Después, reaparecen en los ríos grandes

(1) El canal principal de los ríos Paraná y Uruguay unidos, se bifurca en dos ramas arriba de la isla Martín García. Una, más cercana a la costa oriental, y ahondada hoy, recibe sucesivamente los nombres de *Este, Infierno, Nuevo, Pozos de San Juan;* otra, más apartada, denomí-

profundidades por centenares de kilómetros. (1)

Sobre el Plata, la Ensenada, más próxima a las aguas hondas, ofreció un reparo natural en río Santiago. Buenos Aires, con su dilatadísima playa imposibilitaba el arribo de los buques obligándoles a largar anclas en los fondos blandos de la

---

nase *Oeste, Buenos Aires* y se obstruye actualmente con los bajos fondos de la *Barra del Globo.* Ambas desembocan aguas abajo en la barra de *San Pedro,* tropiezan luego con la barra del *Farallón,* y entre ese punto y el océano resta todavía la entrada general por *Punta Indio.*

(1) No es idéntico el régimen de ambas arterias. Navegable el Paraná a lo largo de toda su trayectoria argentina ofrece un máximum de hondura mientras corre entre rocas; ensánchase luego, y con ello reduce su navegabilidad a cuatro o cinco pies poco antes de Ituzaingó; salva después el rápido de Apipé; y desde Corrientes hasta Martín García sus aguas barrosas ocultan fondos muy variables. La corriente roe sin cesar, transformando al lecho; cava canales donde hubo bancos, deposita finísimas partículas sobre el anterior cauce hasta obstruírlo, crea islas y obstáculos blandos. Empero, la aplicación de las leyes de Fargue hecha por el ingeniero J. Repossini al estudio del río permite suponer que sus alteraciones no son tan caprichosas como se creía. (*"Memoria sobre el río Paraná", Mayo de* 1912). También suele desprender ramas laterales que al disolverse en lagunas y bañados restan valor comercial a gran parte de sus aguas, o cuando menos las desparraman por vías subalternas. Así, en la parte inferior, cosa de ochenta millas abajo del Rosario se aparta el riacho Baradero, perdido para la navegación; poco después, en las proximidades de Puer-

rada, expuestos a los vientos del mar: el riachuelo de Barracas, único refugio disponible, apenas daba un metro de agua a su entrada. Diez y siete piés de calado significaban, pues, para todo buque de ultramar, dar fondo a una legua de la ciudad. Debían trasbordar a balleneras, y éstas, ver de aproximarse a los muelles; con río bajo, fué

---

to Ibicuy, la gran arteria se parte en dos brazos: el del sur (*Paraná de las Palmas*) corre costeando la provincia de Buenos Aires, pasa por Zárate y Campana y sale con poca agua no lejos de San Fernando y paralelamente al río Luján; el del norte, al llegar al paso de la Paloma se divide en otros dos, *Paraná Bravo* (con desagüe por dos bocas frente a la costa oriental a la altura de Punta Gorda) y *Paraná Guazú*. Ambos se vuelcan en el río Uruguay arriba de la isla Martín García y rodeándola forman los pasos recordados. Entre estos grandes brazos serpentean otros secundarios que ligan múltiples veces las líneas extremas del delta y se pierden por el laberinto de las islas. Tal derroche de agua mal encauzada y los inconvenientes del fondo inestable se compensan en parte con el aumento de caudal producido todos los años por la creciente.

El río Uruguay, más recto, de corriente muy lenta, encajona sus aguas claras entre barrancas relativamente próximas durante gran parte del trayecto y sólo en algunos puntos se extravía en canalículos, islas y bajíos, ensanchándose recién de Fray Bentos para abajo. Algo más arriba de Concordia, lo cierra a la navegación la barra del Salto; para surcarlo, no es prudente contar con la regularidad de las crecidas; y ofrece además el serio peligro de algunos bancos de piedra difíciles de remover.

forzoso otro trasbordo a carros, en medio del agua, pues los muelles quedábanse en seco.

Con los mismos diez y siete piés cualquier buque pudo franquear libremente el paso de Martín García y subir sin dificultades hasta Rosario por el Paraná y Fray Bentos (frente a Gualeguaychú) por el Uruguay. En Gualeguaychú no se evitó el trasbordo a balleneras para salvar los quince kilómetros del riacho a cuyas márgenes se asienta la población; en Rosario, los veinte metros de agua disponibles al pié mismo de la barranca, suprimieron intermediarios.

Como la constitución de 1853 no había prohibido el uso de distintas tarifas en los puertos argentinos, esta diferencia de comodidades naturales pudo traducirse en mayor baratura a favor del Rosario u otras ciudades ribereñas; pero al incorporarse Buenos Aires en 1860 exigió uniformidad de derechos, y además, que en ningún caso se prescindiera de su propio puerto. Así se hizo; y desde entonces, aun conservando cierta tolerancia en la práctica, las tarifas de nuestros principales puertos se calculan sobre la base de lo que conviene al de la metrópoli.

A partir de esta situación, hemos procurado

hacer de Buenos Aires el puerto más cómodo y accesible del país sustituyendo con nuevas preferencias a las ventajas creadas de antiguo en su favor por el monopolio oficial. Voy a demostrarlo.

*
* * .

En aquella fecha, y a virtud de la velocidad adquirida por la capital durante el monopolio, Rosario y Gualeguaychú estaban muy atrás como plazas de comercio exterior. No así Montevideo, con su bahía accesible a navíos del tonelaje entonces en uso, y posibilidades de gran comercio costero con las provincias ribereñas; allí tomaban carbón los buques y preferíasele para el desembarco de sal, indispensable a la industria ganadera argentina. Aún sin muelles abordables, evitando el carro y con menor trayecto en ballenera, descargaba más barato; y esta diferencia de precios y comodidades se mantuvo a pesar de que Buenos Aires suprimió los derechos de anclaje, permanencia, tonelaje, arqueo y pilotaje. Transcribo los datos presentados al congreso por el senador Mitre en Setiembre 16 de 1869:

Gastos en Montevideo, por tonelada, 13 a 15 reales fuertes.

Id. en Buenos Aires, alrededor de 20.

Id en Rosario, 1 y 1|2. (1)

Para evitar las causas de esta situación desfavorable — falta de agua — veníanse estudiando desde los tiempos de Rivadavia dos proyectos: llevar el puerto de ultramar a la Ensenada, o traer las aguas hondas hasta la ciudad mediante diques y canales artificiales. Como lo primero no gozó de grandes simpatías y lo segundo era muy caro, antes de 1882 las obras portuarias se encaminaron a excavar la entrada del Riachuelo, canalizarlo y hacer muelles en sus márgenes. En ese año, con motivo de la fundación de La Plata, nueva capital de la provincia, el congreso aceptó a un tiempo los dos viejos proyectos, o sea un puerto de veintiún piés en cada localidad (leyes 1257 y 1258). Apenas corridos seis años desde ambas sanciones pareció poco lo decretado:

---

(1) Quince años antes Magariños Cervantes estimó en un 6 ó 7 % sobre el valor del producto los gastos de descarga en Montevideo, y de 16 a 17 en Buenos Aires (*Estudios políticos, históricos y sociales sobre el río de la Plata,* 1854). Angelis, calculaba en 1834 un recargo de 30 %; e idéntico cálculo se reprodujo en las sesiones del congreso del Paraná, el año 1856: vía Buenos Aires, llegaban con ese recargo las mercancías extranjeras.

se trataba ahora de dilatar el puerto algunos kilómetros en dirección a la Ensenada, y esa idea ha dado origen al Dock Sud actual (1).

Tanto el canal de acceso como los diques y dársenas del sistema de Buenos Aires fueron y son simples pozos cavados artificialmente. El primero hizo indispensable cortar en las arenas y el barro una larguísima zanja (canal Sud) que por no ser recta ni de suficiente anchura permitía varar en los codos a los navíos de cierta longitud. Fué preciso cavar otra (canal Norte) para evitar la línea quebrada. Hecho esto, se comprobó que por mala orientación de la dársena norte, punto terminal de la nueva zanja, las olas imposibilitaban allí toda operación portuaria. Después de tenerla abandonada varios años, y para no perder los gastos hechos, se votaron más fondos para corregir el defecto (2). Hoy

(1) Ley 2346, Octubre de 1888. Al año siguiente, y siempre para impedir que los navíos se alejasen de Buenos Aires por falta de comodidades, el congreso votó las leyes 2695 y 2676: un nuevo canal de entrada con 9 metros en aguas bajas y otro de cabotaje, circunvalando a la ciudad. Esto último nunca se llevó a cabo y lo primero se realizó más tarde con modificaciones.

(2) Ley 4293. Pueden estudiarse los antecedentes del asunto en las sesiones de Enero de 1904 (Diputados, II, 482).

es la única parte del puerto viejo donde pueden atracar cómodamente los grandes buques. Ambos tubos, que suman ya varias leguas de largo, tienden a cegarse por el movimiento natural de las aguas y han hecho indispensable desde su construcción el uso incesante de dragas con fuertísimos gastos. No parece probable disminuya en el futuro la cantidad de arena y barro a dragar: aumentará, más bien, al requerirse mayores profundidades, y por ello se pensó alguna vez abandonarlos del todo, reemplazándolos con otro canal cavado en fondos firmes a la orilla del río hasta salir a las aguas del puerto de La Plata (1).

Mientras la industria naviera no aumentó mucho sus tonelajes y Montevideo descuidó el problema de mejorarse, bien que mal los canales de entrada fueron cumpliendo su rol; pero al cambiar tal situación hubo que volver al ahondamiento, para conservar la equivalencia. Se facilitó en Buenos Aires el embarque de ganado en pié,

(1) Proyecto Civit. El enarenamiento del puerto de Buenos Aires representa alrededor de cuatro millones de metros cúbicos por año. En 1914 grandes avenidas redujeron a 8 piés la profundidad de 24 conseguida en el Riachuelo (Diputados, sesión de Septiembre 30 de ese año).

prácticamente vedado a los puertos de aguas arriba; luego, los veintiún piés resultaron insuficientes y poco a poco se siguió ahondando más y más; algunos decretos del P. E. han hecho obligatorio desde 1903 el paso por Buenos Aires a cuantos argentinos se embarquen para el exterior, pues solo en la metrópoli se legalizan los pasaportes; y su puerto ha concluído por ser el único donde el estado recibe y atiende a los inmigrantes (1). Por fin, en 1908, como aumentase siempre el comercio argentino la ley 5944 trazó vastísimo plan: todo un nuevo puerto de 30 piés — hoy en construcción — que hará obligatorio llevar a igual profundidad el canal de acceso durante las varias leguas de su recorrido, aparte de otras obras complementarias.

Es así como la capital dispone hoy de cuatro puertos, servidos por la entrada artificial de que hablé: Riachuelo, Madero, Dock Sud, y Nuevo. Complementa el sistema un admirable valizamiento del río de la Plata.

Veamos ahora qué suerte corrió el puerto decretado en 1882 para la Ensenada.

---

(1) Leyes 3817, 4051, 4170 y otras. Decretos de Abril 18 de 1903 y Diciembre 3 de 1906. Véase también el capítulo *La ciudad fabril.*

En 1886, cuando la construcción del Gran Dock iba avanzando, habilitóse allí una aduana de depósito, algo teórica, pues no hubo almacenes fiscales hasta 1890. Al llegar este año, casi junto con los almacenes, un decreto gubernativo anuló prácticamente la mejora permitiendo el tránsito terrestre en vagones cerrados: los comerciantes de la metrópoli recibieron así en el depósito de su residencia, las cargas dejadas en La Plata por los vapores. No lo autorizaba la ley de aduana; apenas se concibe el tránsito terrestre entre semejantes localidades; pero fué implantado, y al año siguiente las cámaras aprobaron (1). La víspera de cesar en sus funciones — Octubre 11 de 1898 — el presidente Uriburu, cambiando de política, resolvió prohibir dicho tránsito a fin de que la nueva aduana mayor llenase cumplidamente su rol; pero el decreto respectivo quedó sin efecto ante las terminantes disposiciones de la ley fiscal.

Aún sin extremar las cosas era visible que La Plata no podría desviar las corrientes comerciales

(1) Decretos de Octubre 13 de 1886, Septiembre 5 de 1889, Febrero 1, Mayo 23, Junio 3 y 19 de 1890. Ley 2870, artículo 17. Decretos de Junio 12 y Julio 30 de 1891. Desde Mayo 15 de 1874 había funcionado un sistema de tránsito entre Buenos Aires y el muelle de Punta Lara.

dirigidas hacia Buenos Aires. Se trata también de un puerto con largo canal de entrada artificial; ambas ciudades están demasiado cercanas para que la diferencia de fletes sea sensible; faltaba a la primera el sistema ferroviario indispensable para competir, pues algunas líneas no tuvieron entrada al Gran Dock y otras, con empalmes inadecuados neutralizaron el factor diferencial de la distancia; la misma descarga en vagones resultaba para el comercio de Buenos Aires un tanto incómoda, pues su despacho dependió de las facilidades que la aduana de esta última ciudad acordara al tránsito; y unióse a ello el ahondamiento progresivo de los canales de acceso al puerto metropolitano, rival, y administrado por un gobierno más fuerte. Cuando hacia 1900 - 1902 la provincia comprobó que los grandes transatláticos volvían a frecuentar los diques de Buenos Aires, abandonó sus proyectos de competencia: el puerto fué vendido a la nación en 1904 y desde entonces sus instalaciones constituyen una especie de desahogo de los cuatro puertos de la capital. El todo funciona bajo la misma dirección.

*
* *

Mientras gastábanse ingentes sumas para dar acceso cómodo a Buenos Aires, la entrada a los ríos por Martín García permaneció abandonada, aún cuando sus fondos de arena permiten dragar a grandes profundidades. Al principio, los tonelajes en uso no requirieron más de los diez y siete piés existentes; luego el obstáculo comenzó a exigir reducciones en la carga, y al fin se hizo costumbre no surcar el Paraná o el Uruguay con las bodegas llenas. En 1891, cuando hacía ya tiempo que los transatlánticos amarraban con seguridad en los diques de la capital, se consiguieron del congreso doscientos mil pesos para canalizar el paso (1). Este resultado, poco brillante, de la campaña iniciada en 1888, no impidió a Martín García seguir desafiando las quillas de los navíos, detenidos en filas arriba y abajo del estorbo a la menor bajante, con el natural recargo de alijos, fletes y seguros.

(1) Ley 2859. Véase también las sesiones de Junio de 1888, que produjeron la ley 2263, ordenando invertir igual suma en estudios.

Cinco años más tarde se proyectó en diputados conectar directamente los ríos interiores con el mar, ahondando el paso. Hasta ese momento ningún plan de conjunto había evitado votar grandiosos puertos, muelles, trabajos enormes, sin tener en cuenta la hondura de los bancos que determinaban la navegabilidad general. Según detalle leído en las mismas sesiones, a lo largo de seis lustros diversas leyes del congreso decretaron la inversión de cuarenta y tres millones de pesos oro en obras desparramadas por el litoral sin orden ni concierto, bien que de ellos no se gastara en junto millón y medio (1). Esta nueva tentativa, apoyada como siempre por amargas quejas de las provincias, produjo la ley 3657 que autorizó el dragado de Martín García a cincuenta y cinco decímetros (y el de otros bancos del Paraná y del Uruguay) hasta integrar un millón setecientos mil metros cúbicos; pero pasó ese año y el siguiente y otro más sin darse principio a las obras. Comenzadas por fin, adoptó el P. E. una resolución singular: en vez de invertir en los ríos la totalidad de lo votado, se restarían novecientos mil me-

(1) Diputados, Mayo 20 y Junio 8 de 1896; Noviembre 24 de 1897.

tros para ahondar otro tanto el canal norte del puerto de Buenos Aires... (1).

Puede afirmarse que recién medio siglo después de la apertura de los ríos se encaró seriamente la cuestión práctica de su acceso. En 1902 al contratar con una sociedad anónima las obras y explotación del puerto del Rosario el gobierno nacional quedó obligado a conservar el paso en un mínimum de 5.80 metros con baja marea ordinaria y a mayor profundidad el curso del Paraná hasta dicho puerto. Diez y nueve piés — con la marea, veinte y medio — no eran mucho; pero justo es reconocer que en esa parte el gobierno ha cumplido con exceso sus compromisos.

En Diciembre del mismo año la ley 4170 sentó por primera vez las bases de un sistema coordinado de trabajos en el interior de las grandes arterias fluviales argentinas (2), dejando a parte el régimen de la entrada general al Plata por Punta Indio, el paso de Martín García ya fijado en diez

(1) Registro Oficial de la nación, año 1902, pág. 1075, decreto de Abril 28.

(2) Fué luego ampliada por otras relativas a trabajos complementarios, entre ellas las números 5797, 6024 y 8446. El contrato del puerto del Rosario se firmó el 16 de Octubre de 1902.

y nueve piés, y la navegación arriba de Corrientes y Concordia.

Establecía:

		Piés	Metros
Río de la Plata:	Canal de entrada a Buenos Aires (dragado y boyas luminosas)	22	(6.70)
Río Paraná:	Dragado y boyas luminosas hasta el Rosario . .	21	(6.40)
	Id. Id. de Rosario a Paraná	19	(5.79)
	Dragado solamente, desde Paraná a Corrientes. . . .	10	(3.05)
Río Uruguay:	Dragado y boyas luminosas hasta Concepción del Uruguay.	19	(5.79)
	Valizamiento común y dragado entre Concepción y Colón.	15	(4.57)
	Id. entre Colón y Concordia.	9	(2.74)

Prescindo de otros detalles complementarios y también de las soluciones técnicas ideadas para salvar mejor el paso de Martín García.

Comparando estas profundidades con las concedidas al puerto de Buenos Aires según las memorias oficiales del Ministerio de Obras Públicas aparece con claridad lo que podría llamarse política diferencial de calados. Antes de iniciarse las grandes obras hidráulicas, he de repetirlo,

diez y siete piés eran determinantes del acceso a los ríos y a la rada de la capital. En el año 1917, Martín García, mejorado, tuvo 21'; el puerto de Buenos Aires, mejorado mucho más, 26' en el canal norte y 30' en la dársena; y en el curso del Paraná y el Uruguay no se alcanzaron, ni entonces ni antes, las profundidades prescriptas por la ley 4170 (1). Los últimos mapas de navegación publicados por el propio gobierno nacional permiten el cotejo:

RIO PARANA	SEGUN LA LEY	Según los mapas	ACCESO AL PUERTO DE
Hasta Rosario			
Paso Paraguayo y Arr. Seco...	21'	20'	Rosario
Desde Rosario á Paraná			
Boca Coronda	19'	17'	
Los Pájaros, Nogoyá Arriba y Tacuarí	19'	15'	Diamante y Santa Fé
Banco de la Paciencia,.....	19'	12'	
Tiradero Nuevo..... ...	19'	10'	Colastiné-Sud
Los Libres.....	19'	8'	Colastiné Norte
Acceso á Paraná	19'	5'	Paraná

(1) Me refiero a la memoria ministerial de Junio 1917 a Mayo 1918, por lo que respecta a Martín García y Buenos Aires. La anterior dió 21'6 para la barra del Fa-

Desde Paraná a Corrientes se ha suspendido el dragado: los pasos dan siete piés.

En los mapas de 1915, por el río Uruguay la ley 4170 solo aparece cumplida hasta Concepción y Colón, mostrándose obstruído el acceso a Concordia por varios pasos de cinco pies (3' según la última memoria ministerial). Prescindo de las crecientes porque el sistema de trabajos se refirió a un mínimum estable.

El detalle de las excavaciones practicadas, corrobora el dato: se draga de preferencia en el

---

rallón. Recuérdese que la marea permite diariamente y por seis horas un pié y medio más como mínimum. En Punta Indio los buques pueden cortar hasta dos pies de barro con sus hélices, aumentándose en otro tanto las posibilidades de acceso, si bien los transatlánticos calan en agua dulce un pié más que en agua salada. El mapa de navegación del Paraná a que me refiero es el de 1913, por no haber otro más reciente.

La falta de grandes profundidades en Martín García influye en los contratos de fletamento. Así el *Uniform River Plate Charter Party*, 1904, contiene entre sus cláusulas impresas para la exportación de cereales la de no recibir más carga que la que permita el paso, sin alijos, debiendo completarse las bodegas en Buenos Aires o La Plata. Idéntica cláusula contiene la fórmula de 1914: "*...not more than the steamer can safely carry over Martín García Bar* (without lightening) and the balance of the cargo in the port of Buenos Ayres or La Plata..."

puerto de Buenos Aires porque es el más importante; es el más importante, entre otras razones porque se le draga...; y tal política no puede imputarse a determinado gobierno, pues de 1905 a 1917 el P. E. ha cambiado de titulares cinco veces, y el sistema no varía. Por un lado, firme y persistente propósito de conservar en la capital el gran puerto argentino; por el otro, inseguridad, vacilación, falta de recursos... En números redondos, sobre ciento cuarenta y siete millones de metros cúbicos dragados en esos trece años correspondieron: (1).

Al paso de Punta Indio.....	41.	
A los canales y puertos de Buenos Aires	58.5	
Al canal y puerto de La Plata	2.¹	101.5
A los canales de Martín García	5.5	
Al ahondamiento del río Uruguay y de la parte del Paraná accesible a buques de ultramar	40.—	45.5
		147.

(1) He obtenido el dato sumando las estadísticas de las comisiones hidrográficas del Uruguay y del Paraná Inferior a la planilla publicada en la página 103 de la memoria del Ministerio de Obras Públicas correspondiente al período Junio de 1917 - Mayo de 1918. Creo que puede computarse lo dragado en Punta Indio como parte del sistema Buenos Aires - La Plata, porque su mayor hondaje desde 1910 aprovecha principalmente a buques que

Más de dos tercios del total, para Buenos Aires; y la desproporción no obedece a razones de baratura, pues como regla general los precios del dragado disminuyen en el río Paraná.

*
* *

Para no extenderme demasiado — se cuentan por docenas las leyes, decretos y contratos a citar — terminaré este capítulo dedicando breves palabras a las comodidades portuarias dadas a los que podríamos considerar puntos terminales de la navegación de ultramar: Rosario, Concepción del Uruguay y Bahía Blanca, (1)—bien que mientras estuvo obstruído el paso en Martín García, holgaba dedicar fuertes sumas para construcción de muelles y depósitos en los dos primeros.

Desde los albores de la organización nacional fué Rosario la ciudad que con más brío defendiera su derecho a tener un gran puerto; y es

---

no alcanzan a franquear Martín García por el exceso de calado.

(1) Con pasos de quince piés no es posible considerar todavía a Santa Fe gran puerto permanente de ultramar. Colón, sobre el Uruguay, carece de comodidades y no está ligado a sistema ferroviario, circunstancia extrañamen-

sabido cómo el congreso del Paraná alentó su tráfico directo de ultramar con los derechos de aduana diferenciales, prohibidos más tarde por la constitución de 1860.

Al incorporarse a la nación la provincia de Buenos Aires, disminuyeron para el puerto del Rosario las probabilidades de éxito. Un primer proyecto, de 1869, no tuvo ulterioridades por negar el gobierno federal su aceptación a los terrenos elegidos; durante los años subsiguientes, fracasaron otras tentativas; y tras mucho tramitar lo poco que se consiguió fué obra de particulares animosos o del Ferrocarril Central Argentino, a quien interesaba llevar sus rieles al costado de los transatlánticos. Así fué pasando el tiempo. En 1881, se resolvió licitar la obra oficial proyectada desde ab initio: con los adjudicatarios de ella—Rodríguez y Cía.—brotaron nuevas dificultades, se formuló otro programa de trabajos (ley

---

te repetida en otros puertos de la Mesopotamia. Entre La Plata y Bahía Blanca están a medio construir los de Mar del Plata y Quequén, ambos próximos y de radio reducido, como si obedeciesen al propósito de estorbarse mutuamente. Al sud de Bahía no hay puertos susceptibles de adquirir importancia por ahora. Huelga citar otras concesiones dispersas por la costa. — Ajó, San Borombón, etc., — poco o nada viables.

1383) y a la postre hubo de rescindirse el contrato. Lenta y penosamente continuaron las labores por administración desde 1885 a 1889, fecha en que las recibió un nuevo concesionario; y esta vez dióse alas a magnos proyectos. Luego sobrevino la crisis, al rescindirse el convenio quedaron las cosas como antes, y el asunto entró en un largo período de calma. Todo ese desperdicio de leyes y contratos con sus correspondientes informes de comisión, telegramas del comercio, discursos parlamentarios y decretos gubernativos solo produjo unos pequeños muelles nacionales. El resto—y no era mucho—debíase a la iniciativa privada.

Recién cuarenta y cuatro años después del primer ensayo de comercio directo ultramarino obtuvo el Rosario la ley 3885, origen de su actual puerto. Al discutírsela en el congreso, decía el senador Cané: (1)

"El Rosario no tiene puerto en el sentido moder-
" no y comercial de la palabra; los buques no tienen
" allí comodidad alguna para descargar; descargan,
" pues, en Buenos Aires la mercadería que va por
" ferrocarril al interior, y el buque vacío, sube al

(1) Sesión de Diciembre 19 de 1899.

" Rosario a cargar. Esto, además de ser un hecho
" conocido, se comprueba con la estadística... Has-
" ta el 89, época en que recién comenzó a hacerse
" sentir el efecto de la descarga en el puerto de
" Buenos Aires *que coincide más o menos con la*
" apertura del ferrocarril al Rosario (1886), las mer-
" caderías importadas equivalían casi, como tone-
" laje, a las exportadas; y desde entonces sigue la
" exportación creciendo y la importación baja".

A partir de 1902, en que comenzó a cumplirse la ley 3885, son visibles los progresos de la ciudad; pero fuerza es reconocer que la descongestión de Buenos Aires no ha comenzado aún por esta vía. En 1913 los muelles rosarinos dieron entrada a un 8.8 o|o de la importación total de la república, justamente lo mismo que 15 años antes, cuando las actuales obras no existían. Comparada la exportación, marca para ambas fechas 18.7 y 18.4 %, respectivamente. Hoy como antes, buena parte de lo que se introduce por Rosario corresponde a maderas, hierros y materiales traídos en gran escala por los pocos compradores mayoristas que el interior ha logrado habilitar, o por empresas con asiento en Buenos Aires.

Allí también han de acudir los buques a tomar carbón. (1)

*
* *

Sobre el río Uruguay—desatendido por el gobierno hasta el extremo de que en 1899 solo se conocía su lecho por estudios incompletos de oficinas hidrográficas extranjeras (2) — no existe otro puerto de ultramar que Concepción, inaugurado a fines de 1907, pues Gualeguaychú jamás llegó a ser directamente abordable para buques de mediano tonelaje. Su acceso se mantiene en veintiún piés — diez y nueve en estiaje — median-

(1) Siquiera sea como nota de paso, recordaré otro detalle que funciona al margen de la ley, y muy sujestivo. Durante siglos Buenos Aires hizo del contrabando una especialidad y su comercio prosperó junto al vista de aduana que nada veía. No deseo insistir sobre la falta de tradiciones que en esta materia aflije a las plazas nuevas. Los recientes incendios de depósitos fiscales, las denuncias ante el parlamento y el ejecutivo, la cesantía en masa de los empleados aduaneros de Buenos Aires explican qué clase de "facilidades" existen para ciertos comerciantes en el puerto de la capital y nó en los restantes.

(2) Memoria sobre el río Uruguay presentada al XI congreso internacional de navegación. San Petersburgo, Mayo de 1908. Publicación del Ministerio de O. Públicas.

te dragados. Aguas arriba, su radio se detiene en el Salto, límite práctico de la vía fluvial; hacia el oeste, muchos puntos de la mesopotamia tienen salida más corta por el río Paraná; y al Norte sufre la presencia de Concordia, que se surte de Buenos Aires e irradia los productos en dirección a Corrientes y Misiones con menor recorrido terrestre, azuzándose la competencia con la pérdida de la clientela brasileña atendida ahora por tren directo desde Montevideo. Por ambos rumbos el nuevo puerto de ultramar sufre también la influencia del ferry-boat que al unir la plaza de Buenos Aires con la costa entrerriana suprime el viejo trasbordo fluvial y a un tiempo hiere al cabotaje y al comercio marítimo aguas arriba. Recuérdese este dato: en 1913, todos los puertos juntos de Entre Ríos, Corrientes y Misiones no alcanzaron a recibir una centésima parte de las importaciones argentinas, aún cuando los habitantes de la región equivalían para esa fecha a un diez por ciento de los pobladores del país. El ferry - boat favorece el comercio interno de carnes, restando elementos al tráfico de cabotaje y al puerto: puede tomar los ganados en pequeños lotes muy cerca de la estancia y llevarlos rápidamente sin tras-

bordos, formalidades aduaneras, ni riesgos de tormenta, al mercado de la capital federal.

*
* *

Por el litoral océanico — también prolongado en largas playas — el Atlántico forma una profunda entrada accesible a buques de gran tonelaje, pocos kilómetros al sud de Bahía Blanca. Internándose en ella surge la barra del arroyo Napostá con diez y nueve piés; pero la amplitud de las mareas permite franquear el paso todos los días.

Se trata de una localidad abordable directamente desde el exterior y distante de Buenos Aires más de seiscientos kilómetros; puede servir con ventaja a gran parte de la rica región monopolizada por la metrópoli, y en condiciones casi iguales, a las provincias de Cuyo; se han instalado a lo largo de su bahía un puerto militar, (1) otro del Ferrocarril del Sud (Ing. White), otro más del F. C. al Pacífico (Galván), los muelles del frigorífico Sansinena (Cuatreros), se construye

(1) En 1904 la ley 4294 autorizó operaciones comerciales por el puerto militar, suprimidas luego.

el puerto Pareja, y aun sobra sitio para muchos más. Cuando Buenos Aires estaba en diez y siete piés de agua, Bahía Blanca ya daba treinta naturalmente. Los da hoy, sin mayor dragado. He aquí pues el sitio ideal para una gran plaza de importación. ¿Ha surgido a lo largo de cuarenta años?

Absolutamente. Bahía Blanca es una ciudad próspera y llena de vida, pero no desvía en forma sensible la clientela de Buenos Aires. Para la década 1904-1913, la descarga en sus muelles representó un promedio anual de 3.2 por ciento sobre las importaciones del país y no se nota tendencia firme a elevarlo.

¿Por qué ocurre esto? Porque no bastan la bahía natural y la riqueza de la zona circundante para desviar corrientes comerciales sostenidas hacia otro rumbo. Requiérense además comodidades portuarias, depósitos, fuertes capitales, y acaso más que nada una política tendiente a evitar que los fletes ferroviarios abaraten injustamente los recorridos largos en perjuicio de los cortos. Bahía Blanca es un caso típico de falta de comodidades y de los inconvenientes de confiar a ferrocarriles particulares el manejo de los puertos. Se viene luchando por obtenerlas desde 1878, fecha en que los obstáculos

opuestos al acarreo elevaban a tres pesos oro el desembolso necesario para conducir una tonelada del fondeadero al pueblo: treinta años después, al votarse la ley sobre nuevo puerto de la capital (1908) un senador protestó de que se efectuaran tan extraordinarios gastos sobre el Plata, mientras el puerto natural del Atlántico permanecía aún desprovisto de depósitos fiscales. La protesta dió nacimiento a los modestos, insuficientes y caros galpones de zinc que hoy hacen de almacenes, bien que no puedan recibir mercancías directamente de los buques, pues se ideó levantarles a setecientos metros del muelle, y carecen de aparatos para la maniobra pesada. Las cargas pasan del transatlántico a los vagones y de éstos al rudimentario albergue administrativo, con los consiguientes gastos de tracción y trasbordo, bien entendido, siempre y cuando no faltare sitio, que no lo hay holgado para un tráfico mediano. Si escasea, lo conceden a su paladar los vagones de los ferrocarriles intermediarios de la descarga, refugio obligado contra la falta de espacio, pues una de las características del puerto es la de no permitir el acceso a los carros: ha de usarse vagón, necesariamente. Esos ferrocarriles, con salida a

Buenos Aires, no tienen interés en que las mercancías extranjeras acorten recorridos entrando por Bahía Blanca (1) y en consecuencia se cuidan poco de mejorar las instalaciones.

---

(1) Copio de un interesante informe pasado al Ministerio de Hacienda por el señor J. Ferrari, administrador de la aduana de Bahía Blanca (exp. 2291, F. 1918, M. H.):

"Por falta de similitud entre las condiciones de uno y otro puerto no cabe parangón entre el de la capital y el de Ingeniero White. Allá el servicio de tracción lo paga el comerciante que voluntariamente lo reclama y cuando reputa el acarreo de su mercadería en vagones más ventajoso o más económico que en carros. Aquí, no; a pesar de tener la convicción de que el acarreo del muelle al depósito podría costarle a lo sumo cincuenta centavos por tonelada, tiene que resignarse a pagar a la empresa ferroviaria *dos pesos con cuarenta y tres centavos...*"

El informe agrega, además, aumentos de última hora, un recargo por alquiler de vagones a razón de $ 0.50 la tonelada, y servicio de peones. En otro documento, el mismo funcionario explica cómo este raro sistema portuario pone en manos de los ferrocarriles la suerte de su enemigo el cabotaje. Pueden hallarse curiosos detalles acerca de algunas concesiones de puertos en Bahía Blanca en el diario de sesiones de la cámara de diputados correspondiente al año 1899, páginas 639, 761-785.

IV

LA CIUDAD FABRIL

Muchas fábricas de reciente creación funcionan en la república, mas no aparecen distribuídas sobre el territorio proporcionalmente a la riqueza, la superficie o el número de habitantes. Prefieren ocupar algunas hectáreas próximas a las oficinas gubernativas de la capital federal y forman allí una pequeña región fabril.

Excepción hecha de las personas que producen alimentos o construyen casas (cuyas ocupaciones les impiden agruparse en un solo punto), tenemos este dato del censo: sobre 188.000 individuos dedicados a manufacturas solo 84.000 hallan trabajo fuera del municipio de Buenos Aires. Como alrededor de la ciudad, y prolongándola, funcionan centenares de talleres, no es dudoso entonces que nues-

tra metrópoli concentra la mayor parte de las fábricas argentinas. Transcribo cifras:

	Millares de personas empleadas	
	Municipio de Bs. Aires (1)	El resto del país
Vestido y tocador	35.7	22.0
Muebles, rodados y anexos	13.9	15.1
Metalurgia y anexos	16.2	13.1
Arte y ornato	2.2	2.-
Productos químicos	3.1	6.8
Artes gráficas	7.6	5.6
Fibras, hilos y tejidos	9.2	6.3
Varios	15.6	13.2

El fenómeno adquiere mayor relieve al recordar que este amontonamiento en un extremo del territorio es poco posterior a la desaparición de varias manufacturas importantes que existían antes en las provincias. No puedo determinar exactamente a cuántas personas daban vida esas industrias casi extinguidas, pues el censo de 1869 solo trae el dato de las profesiones individuales y es sabido cuan

(1) El censo no cuenta como fábricas de la capital federal las que funcionan en sus suburbios bajo la jurisdicción de la provincia de Buenos Aires. Ellas elevan el porcentaje, especialmente en metalurgia, productos químicos y tejidos.

difícil resulta en la práctica evitar defectos de nomenclatura por tal concepto: los rubros "jornalero" y "empleado" representan siempre fuertes porcentajes no imputables a trabajo determinado. Sin embargo y aún dejando gran margen de error, se presta a muy serias reflexiones la comparación del número de personas que en 1869 declaraban vivir de ciertos oficios y el de las que declararon ejercerlos en 1914. Así la categoría "hiladores", "tejedores", "torcedores de lana", da para la provincia de Córdoba una merma superior a 10.000 operarios; en Tucumán la disminución pasa de 6.000; y oscila alrededor de tres millares en las provincias de Corrientes, San Luis, San Juan, Salta y Catamarca. Todo el interior aparece con menos tejedores que en 1869: solo Buenos Aires aumenta, y desproporcionadamente (1).

Sean cuales fueren las exageraciones o fallas del primer censo, la desaparición y ruina de muchos telares que antes funcionaron con éxito fuera de la capital entra en la categoría de los hechos indiscutibles. Con menor intensidad el fenómeno se com-

(1) También hay aumento en los territorios nacionales. No sirve como término de comparación, por no figurar ellos, prácticamente, en el censo de 1869.

prueba en otros tipos de industria: curtido de suelas, talabartería, bordados, costuras, platería.

No es un misterio que la competencia desalojó a los antiguos telares argentinos cuando el ferrocarril y el transatlántico pusieron en contacto los productos baratos de las fábricas europeas con los consumidores del país. Tampoco es un misterio que hemos esperado a que el libre cambio arruinara nuestras viejas manufacturas para volvernos furiosamente proteccionistas. Pero ¿por qué razón el proteccionismo de ahora hace revivir las industrias viejas en Buenos Aires y nó en las provincias donde antes prosperaban? ¿Cómo se explica que las nuevas fábricas elijan para iniciar sus tareas precisamente el punto más accesible a la competencia de la industria extranjera? Me propongo descifrar este doble enigma en los párrafos que siguen. Espero que su clave permitirá ver claro hasta qué punto las fábricas representan en el crecimiento de la ciudad favorecida un elemento artificial, imputable a las leyes, a la falta de previsión, o a errores gubernativos.

*
* *

Comenzaré por explicar cómo los nuevos empresarios industriales consiguieron en Buenos Aires cantidad de brazos baratos no disponibles fuera de esa localidad.

Hacia el último tercio del siglo XIX la república necesitó inmigrantes extranjeros para transformar sus campos de ganadería en colonias agrícolas, y como de costumbre, se quiso hacer el cambio con gran prisa. Antes de que estuviesen listas las tierras y las casas necesarias Europa comenzó a mandarnos cargamentos de hombres, ajenos muchos de ellos a toda labor rural. Vapores hubo dedicados al tráfico que evocaban el recuerdo de los viejos buques negreros (1).

Apenas en Buenos Aires, término del viaje, deslumbrados por las comodidades de la gran ciudad, sin dinero y bajo el apremio de conseguir trabajo inmediatamente, las gentes así transportadas aceptaron el jornal que iba a buscarlos al costado mismo

(1) Pueden consultarse algunas resoluciones del P. E. adoptadas en 1889 para corregir abusos de las compañías navieras, especialmente la de Diciembre 17.

del transatlántico. Hombres con familia, analfabetos que jamás habían usado un tren, por simple efecto de la ignorancia preferían ese jornal seguro a las incertidumbres de la vida agrícola en tierras desconocidas. Allí se quedaron.

La influencia de las fábricas de Buenos Aires se hizo sentir aún para los que hallaban acomodo en el campo. Cada vez que una baja de los cereales demostró no ser tan productiva la agricultura como se pensara, muchos de los hombres venidos para hacer de las estancias colonias, vieron disminuir sensiblemente la demanda de sus brazos. Con malas cosechas cesan también los jornales extraordinarios. ¿Cómo dar trabajo a los excedentes? Para no dejarles irse del país inventamos a todo escape ocupaciones industriales en la ciudad, y este *modus vivendi,* tolerable como medida provisoria, poco a poco ha ido consolidándose, creando intereses. Nuestros dos períodos iniciales de proteccionismo excesivo subsiguen a las crisis de 1873 y 1890, y coinciden con el momento en que un máximum de inmigrantes regresaba a sus países de origen.

Años	Millares de inmigrantes	Millares de emigrantes	Saldo favorable o contrario
1874	68.2	21.3	+ 46.9
1875	42.0	25.5	+ 16.5
1876	30.9	13.4	+ 17.5
1889	260.9	40.6	+ 220.3
1890	110.5	80.2	+ 30.3
1891	52.0	81.9	— 29.9

La breve tentativa proteccionista de 1876 se orientó más bien en el propósito de crear industrias rurales con los sub-productos de la ganadería o dar vida propia por otros medios a las provincias interiores; pero la política iniciada en 1890, muestra inequívocamente la tendencia a ocupar inmigrantes en la gran urbe. Era más fácil hacinarlos de cualquier modo en las casas de vecindad allí existentes que suministrar a cada familia una chacra, con alambrado, pozo, habitación, semillas, animales, útiles de labranza y crédito. La ley histórica del menor esfuerzo se cumplió una vez más.

Pueden señalarse también en otros actos de gobierno, característicos de los últimos tiempos, excesos de protección hacia Buenos Aires. La ley de inmigración de 1876, tendía a descentralizar a los

recién llegados creando al efecto hoteles en diversos puertos y ciudades del interior donde se les daba alojamiento y comida gratis por varios días. También era gratuito el pasaje hasta el punto de destino, alojándoseles allí durante otro período breve. Por fin, se facilitaba tierras a los cien primeros cultivadores.

Hacia 1887, la ley 2205 volvió a aplicar el sistema de grandes hoteles en el interior; pero es claro que mientras los inmigrantes desembarcasen en el puerto de la capital semejantes tentativas sólo darían mediocre resultado. Subsiguieron períodos de política vacilante, y recién en 1899 (Agosto 21) el P. E. se decidió a suprimir la raíz del mal, ordenando conducir directamente a los inmigrantes a los hoteles situados en Rosario y otros puertos: los agentes consulares de la república debían colaborar al efecto. Como tantos otros, el proyecto duró lo que el gobierno iniciador. Durante varios años, los presupuestos mantuvieron oficinas de inmigración y gerentes de hoteles en diversos puntos; pero antes de que se entablaran corrientes inmigratorias firmes a esos puertos y ciudades el sistema quedó herido de muerte.

Hasta entonces, era circunstancia favorable para

descentralizar a los recién llegados la falta de un local amplio y cómodo donde alojarlos en Buenos Aires, aun cuando por regla general las oficinas respectivas de la metrópoli absorbiesen más dinero que las restantes del territorio. A partir de 1905 se resolvió (ley 4572) dotar a la urbe de un colosal hotel, junto al murallón de atraque de los vapores; y ese es en la actualidad el único sitio en que los inmigrantes reciben del gobierno protección y asilo. Uno tras otro han ido suprimiéndose los hoteles del interior, luego las oficinas rentadas, por fin hasta las comisiones honorarias (1). Hemos dotado a Buenos Aires de una herramienta que le permite atajar al paso cuantos brazos necesite; y por eso, el casco de la ciudad concentra la tercera parte de los extranjeros existentes en el país.

---

(1) Además en diversas fechas se ha procurado fomentar los viajes rápidos entre Buenos Aires y el extranjero, sin cuidar gran cosa la navegación directa de ultramar a los puertos interiores. Leyes 151, 2252, 2387, 2483, 2752, 2757, 4819. Actualmente, no hay en el puerto del Rosario comodidades para el desembarque de pasajeros. Algunos empleados del Ministerio de Agricultura, con funciones ajenas a la inmigración, aparecen hoy como encargados en el interior de unas oficinas inmigratorias que prácticamente no existen.

*
* *

Un segundo factor, e importantísimo, es el proteccionismo tal como lo hemos practicado.

Toda industria nueva procura instalarse en aquellos puntos donde la densidad de población asegura mercado inmediato, libre de acarreos. La propaganda en una sola ciudad hasta acreditar el artículo es barata y fácil; se evitan agencias, sucursales, representantes, y la casa matriz está en contacto directo con los consumidores. Sin embargo esta circunstancia no explicaría por sí sola el amontonamiento de las fábricas en Buenos Aires, supuesto que hay y hubo en el país otras ciudades de importancia rodeadas de grandes zonas consumidoras, que no son centros fabriles. Media otro elemento; y es, que buena parte de las nuevas industrias argentinas tienen poco de argentinas y de nuevas. También aquí han influído la prisa y el desorden.

Implantamos el proteccionismo a todo escape, antes de disponer de los elementos necesarios para prescindir de las manufacturas extranjeras. Resultado: a los fabricantes del exterior que an-

tes nos vendían artículos les convino trasladar al país sus fábricas y vender más caro. El gran puerto, la gran plaza comercial, les había obligado de antaño a tener en la metrópoli agentes, depósitos, crédito; al saltar la valla aduanera con sus maquinarias, se detuvieron en el centro de su comercio anterior, donde al mismo tiempo conseguían más baratos los operarios y el carbón de piedra extranjeros.

El censo de 1895, levantado en pleno florecimiento de la tarifa protectora, no permitió confusiones acerca de la nacionalidad de las industrias creadas en Buenos Aires (T. III, pág. 317):

Personal ocupado

Extranjeros	75 %
Argentinos	25

Propietarios de establecimientos

Extranjeros	91.8
Argentinos	8.2

Para 1913, con una situación ya muy mejorada, tuvimos todavía (Censo, VII, 199 y 320):

Personal

Extranjeros	58.5
Argentinos	41.5

Propietarios

Extranjeros	*76.6*
Argentinos	19.7
Mixtos	3.7

Y por lo que respecta a la materia prima empleada—pues en ciertos casos no solo vinieron del exterior capitales, máquinas, ingenieros, operarios y combustible, sino también materia prima—resulta, siempre en la capital federal (1913):

Tipo de la industria	Valor de la materia prima en millones de $	
	Argentina	Extrangera
Metalurgia y anexos	5.4	**20.3**
Fibras, hilos y tejidos	4.7	**13.5**
Artes gráficas	3.3	**4.4**
Arte y ornato	0.9	**2.3**
Construcciones	18.4	**21.4**
Varios	19.2	**41.9**

No es mi ánimo estudiar ahora si fué o nó conveniente el cambio de tarifas. A decir verdad, en ningún momento nuestro gobierno se declaró francamente proteccionista, y lo más seguro es que apremiado por los pedidos de quienes deseaban protección, y la escasez de trabajo en la ciu-

dad, trató de salir del paso dando ocupación al mayor número posible de personas, con lo cual aumentaba los ingresos de la aduana, su principal base financiera. La depreciación del papel moneda, al abaratar los jornales, ayudó también a las nuevas manufacturas. En 1905, cuando ya teníamos fijeza en la moneda y saldos favorables en la balanza comercial, hubo una tentativa anti proteccionista: la comisión de presupuesto de la cámara de diputados rebajó algo la tarifa declarando que esperaba en pocos años más limitar el derecho de entrada a un máximum de 25 %; pero precisamente a partir de ese año se dió estabilidad a la ley de aduana y no han vuelto a intentarse cambios fundamentales.

Deseo simplemente hacer notar que durante los momentos álgidos de la transformación industrial de Buenos Aires, el mecanismo de nuestra aduana fué tan complejo, irregular y confuso, que prácticamente ninguno de los nuevos fabricantes pudo sentirse seguro de conservar la protección hallándose lejos de la capital federal, asiento de las oficinas encargadas de otorgarla. Había que vigilar de cerca el mantenimiento de altos derechos al producto extranjero al mismo

tiempo que las rebajas a la materia prima, también extranjera (1); y todo esto, exageradamente, porque las locas oscilaciones del papel moneda impedían todo cálculo serio acerca del valor de los jornales.

Las nerviosidades de la tarifa en este período, su visible favoritismo, revelan la constante presencia de los industriales en las antesalas del congreso, en la dirección de rentas, en el ministerio de hacienda, gestionando los cambios de rubro indispensables. Detrás de las solicitudes que hormiguean en el diario de sesiones, operaban influencias, fraudes y disfraces; y es claro que hizo falta estar cerca, al alcance del teléfono, para evitar quedasen sin efecto las prebendas en cualquiera de las renovaciones anuales de la ley aduanera. En el interior, semejante tipo de industria sólo pudo nacer cuando ya las casas similares de Buenos Aires fueron suficientemente fuertes para constituir intereses respetables, pero

(1) El censo de 1914 (VII, 78) cita a este respecto el caso de un conocido fabricante de muebles finos que por no haber obtenido la tarifa conveniente para importar a bajo precio maderas extranjeras, trasladó su fábrica de Buenos Aires a París, renunciando a argentinizar la industria. Le convenía más traer los muebles hechos.

en esa fecha casi toda la clientela de la república pertenecía a las fábricas de la capital.

Voy a permitirme recordar, para mejor inteligencia de lo que afirmo, algunos detalles del mecanismo aduanero argentino.

A primera vista se diría que el tanto por ciento fijado al efecto en la ley de aduana marca la única suma con que el país grava las mercancías extranjeras. No es así. Ante todo el buque conductor debe efectuar desembolsos por tres conceptos: faros y valizas, visita de sanidad (1), entrada y permanencia en el puerto, que requieren el uso de otras tantas tarifas. Los diversos documentos relativos a la descarga y entrega de las mercancías sufren después el impuesto de sellos, cuyas bases son totalmente arbitrarias. Está luego el derecho de guinche, liquidable con arreglo al peso de la carga. Los de eslingaje y almacenaje se distribuyen en cinco sistemas: ha de pagarse por peso, volumen, litraje, valor o superficie ocupada, según los casos. Sigue el derecho

(1) Unicamente la persistencia del pasado puede explicar porqué razones la entrada al país requiera visita de sanidad por mar y no por tierra, o cruzando en lanchas el Uruguay o el Paraná.

de estadística, al tanto por mil. El servicio de tracción dentro del puerto se estima sobre el tonelaje de los vagones algunas veces, sobre el número de ejes, otras. El análisis de productos en la oficina química tiene tarifas especiales.

Todos estos impuestos son en cierto modo secundarios y previos, pues la verdadera arma proteccionista es el derecho de entrada. Se usan dos sistemas para cobrarlo: bien la ley exige un tanto por ciento sobre el valor de las mercancías (derechos **ad valorem**), bien percibe una suma invariable por cada porción de ellas que se introduzca (derechos **específicos**). Tal es el plan general. Para aplicarlo, el congreso determina en la ley de aduana cuales son los artículos libres de derechos y qué porcentaje o suma han de pagar los restantes. Esa ley se revisaba todos los años hasta 1900; desde entonces solo se la renueva de tarde en tarde, y para entender bien su alcance hacen falta otros datos complementarios. Así, alguna vez se han mantenido recargos especiales en caso de venir a la orden los conocimientos; el P. E. ha tenido y tiene facultad para aumentar o bajar los derechos conforme convenga a la política internacional; y casi normalmente han regido jun-

to con los derechos de entrada los llamados *adicionales*. Ignoro porque estos nuevos derechos, muy recargados a veces, no figuraron siempre en la ley aduanera, pues hemos tenido adicionales hasta de un 10 % y para conocerlos del todo es preciso dirigir la investigación hacia rumbos inesperados. El 5 % vigente desde octubre de 1866, formó parte de una ley sobre creación de cuatro millones de billetes del tesoro, de otra sobre empréstito al Banco de la Provincia, y de varias más dictadas desde 1868 a 1876, con motivo de la guerra del Paraguay, la construcción de ferrocarriles, telégrafos y un puerto en Buenos Aires (1). Suprimido en 1877, reapareció con otra tasa en el presupuesto de gastos de la administración desde 1878 a 1891. Ese año la ley 2772 creó derechos especiales. Después, aparecen adicionales en los presupuestos, en las leyes de aduana, en la 3871 sobre conversión del papel moneda, en la 4056 sobre pago de deuda flotante, y algunas veces como en 1906, sin otra enunciación que un rubro del cálculo de recursos.

Sumando los adicionales al derecho general

(1) Leyes 186, 234, 280, 281 y 387.

resulta que nuestro impuesto de entrada ha ofrecido las siguientes alteraciones:

Desde 1863 á 1865	17 1/2 %	1897 (Enero)	27 %
1866 (hasta Agosto)	18	1898 (Set.) 1899	37
Agosto 1866-1869	23	1900-01.....	32
1870-1875	25	1902-03.....	37
1876....	30	1904-16.....	27
1877.....	25	1917- (Febro)	32
1878-1897	26		

Estas cifras generales no dan idea de los impuestos pagados por aquellos productos cuya fabricación se deseaba proteger especialmente. Anoto por vía de ejemplo y despreciando fracciones, algunos desniveles bruscos entre los años 1890 y 1898, período proteccionista por excelencia (avaluos fiscales) (1):

Año	Sombreros de lana %	Chocolate en pasta %	Almidón de arroz %	Puntas de Paris (clavos) %	Cigarrillos ordinarios %
1890	51	51	36	41	61
1891	**121**	61	46	»	**296**
1894	»	**101**	61	**71**	236
1895	97	51	54	51	51
1897	122	52	55	27	52
1898	72	62	**65**	37	62

(1) El cuadro incluye los adicionales de 1 y 2 % y los de las leyes 2772 y 3711.

Si se admite que un diez por ciento de ganancia determina la colocación de capitales en cierto sentido, puede imaginarse qué seguridad pudieron tener para sus negocios los industriales alejados del gobierno, cuando el criterio fiscal variaba de un año para otro en cincuenta y aún doscientos por ciento. Censuramos el poco interés que mostraron los capitales argentinos por buscar inversiones lucrativas en las nuevas industrias: es el caso de preguntarse si los hombres del país, conocedores de las anfractuosidades y peligros del sistema, no obraron cuerdamente dedicándose al fomento de la ganadería y la agricultura.

Hasta 1906, en materia de derechos *ad-valorem* el congreso se limitó a establecer la tasa del impuesto, sin determinar qué valor había de atribuirse a las mercancías susceptibles de pagarlo (1); luego el poder ejecutivo preparaba listas con millares de rubros — la *tarifa de avalúos* — anotando las ca-

(1) Alguna vez llegaron al extremo las deficiencias de información en el estudio de la ley de aduana. Se trataba de disminuir el impuesto al coigüé, madera equiparada al álamo en la tarifa de avaluos. Habla el diario de sesiones:

Un senador. Yo deseo saber qué es coigüé.

Ministro de Hacienda. Esta palabra fué agregada en

lidades conocidas de cada producto y su valor para el cobro del impuesto, coincidiera o no con el precio real. La tarifa de 1884 llegó a contar cerca de cinco mil seiscientas partidas; la vigente contiene alrededor de tres mil setecientas y aún quedan mercancías no aforadas cuyo valor debe declarar quien las introduzca. De este modo las oficinas encargadas de redactar la lista vinieron a ser quienes fijaron en definitiva el monto del impuesto: bastaba tasar bajo lo gravado con fuerte porcentaje, o asignar gran valor a las mercancías favorecidas, para burlar las decisiones del congreso. El desorden aumentó con una prescripción expresa de las leyes de aduana: debían revisarse año tras año los avalúos. Frágiles esperanzas pudo alentar tan instable proteccionismo en quienes viviesen alejados de las antesalas gubernativas. Frente a ellos alzóse la poderosa influencia del comercio importador de Bue-

---

la Cámara de Diputados y a mí se me ocurrió la misma pregunta que al señor senador; me dijeron lo que era, pero se me ha olvidado, y no quisiera contestar una cosa por otra.

Otro senador. Es una materia que sirve para unir los metales.

Se vota sin más trámite y resulta afirmativa.

nos Aires, interesado en disminuir una protección que hería directamente a su giro.

En 1906 el congreso incorporó los avalúos a la ley y desde entonces no se les altera sinó de tarde en tarde y por partidas sueltas; pero el análisis de lo que fueron antes las múltiples tarifas, desconcierta en verdad. Sólo las de última data ofrecen índices metódicos: en las otras ha de rastrearse penosamente cada mercancía siguiendo la caprichosa distribución de los compiladores; las ortografías resultan con frecuencia objetables; a veces se aforan las bebidas por docena, mientras el derecho se aplica por botella; o dependiendo la tasa de la graduación alcohólica que revelen análisis químicos, no se puede saber en cuanto se gravaron los licores tarifados. Han de agregarse numerosos errores, aclaraciones hechas por el poder ejecutivo, el cálculo de los derechos adicionales (que sin saberse porque jamás han figurado en la tarifa), y faltan todavía las mermas, taras, roturas y descuentos.

Hechas estas labores de oficina, al sacarse un bulto de los depósitos de la aduana comienza la cuestión práctica: ¿cuál de las mercancías gravadas por la ley y de las calidades aforadas en la tarifa — *ordinario, fino, etc.* — viene dentro? ¿Cuántos

kilogramos pesa en realidad, si el aforo es al peso? ¿Cuántos metros si por medida? Surje un nuevo rodaje de la complicada maquinaria. Es ahora el vista de aduana quien decide qué suma exigirá el estado a lo que el fardo contiene. Este funcionario no siempre dotado de preparación para resolver los mil problemas técnicos que surjen en la práctica, puede ser indolente en la revisación de los contenidos o mostrarse accesible al soborno. La reiteración del contrabando y del fraude en el puerto de Buenos Aires revela que no pueden confiar gran cosa en la protección de las tarifas argentinas quienes no vigilen de cerca este último engranaje del mecanismo, siempre estimulado por los comerciantes importadores de la gran plaza metropolitana, y nuevo inconveniente para la implantación en el interior de industrias no existentes en Buenos Aires.

Para terminar estas observaciones agregaré que antes de conseguir la estabilidad de nuestro papel moneda la clasificación del vista no era todavía el último paso. Hacia 1862, por ejemplo, pudo pagarse el derecho en oro extranjero a cierto tipo, o en papel moneda de Buenos Aires dando 20 por 1, o en moneda de cobre por su valor nominal, o en

plata boliviana y papel moneda de Corrientes (en las aduanas de esta provincia) con arreglo a las cotizaciones del mercado. Después, los billetes de Buenos Aires se tomaron a 25 por 1. En 1885 (1), para pagar diferencias de cambio el P. E. ordenó se cobrase un quince por ciento de premio sobre las tarifas, temperamento sustituído en 1890 por el de cobrar el impuesto mitad a oro y mitad a papel al tipo fijado dos veces por semana. En 1891 la ley 2772 estableció aforos en metálico, determinando el precio del papel cada quince días; y como es sabido, las oscilaciones excedieron del 200 % en menos de dos años.

*
* *

No es dudosa la influencia del camino de hierro como creador de grandes núcleos en sus puntos terminales, y bajo tal concepto los fletes ferroviarios han contribuído mucho al desarrollo industrial de Buenos Aires. Sin embargo, ofrece singulares dificultades concretar bien la acción de este factor,

(1) Decreto de Marzo 13, incorporado luego a la ley 2413.

pues las empresas de transporte son varias, cada una usa tarifas propias, y desde muchos años a esta parte las vienen sometiendo a incesantes alteraciones.

Para interpretar la mayoría de nuestras tarifas hace falta un libro que señale las distancias kilométricas entre los diversos puntos de la línea, otro libro, especie de diccionario con centenares de rubros, en el que aparecen arbitrariamente clasificados por categorías los productos materia del transporte, y por fin la especificación de cuanto pagará en pesos oro una unidad de cada categoría, kilómetro por kilómetro. Después, se investiga qué valor atribuyen al peso oro las oficinas de ese ferrocarril, pues la equivalencia suele no ser de 1 a 2.27 como en plaza: varía según las cargas o los trayectos con arreglo a una enmarañada *escala de premios* impuesta por los directorios. Averiguado a cuanto monta el cambio, falta saber aún si la mercancía o el recorrido de que se trata no constituye excepción, pues de estas hay cantidad y se rigen por tarifas *especiales*, (consignadas en otro libro o en simples hojas volantes) que alteran los fletes en forma caprichosa. Competencia con el transporte por vapor o el de otras líneas, deseo de acumular

cargas en el puerto propio de la empresa, influencia de la política gubernativa para proteger los productos de ciertas zonas, necesidad de compensar largos recorridos de vacío en busca de cargas que solo viajan del interior a la costa, alternativas en el precio del combustible o la mano de obra, monto de la cosecha a transportar cuya determinación depende casi exclusivamente de las nubes, mil causas influyen en el tipo de las tarifas especiales. Dado lo complejo del tema y la necesidad en que se hallan las compañías ferroviarias de repartir buenos dividendos, es evidente que solo personas muy interiorizadas en los negocios de cada línea podrían determinar el objetivo de tal o cual tarifa de excepción. Lo que puede afirmarse es que ellas acortan o alargan artificialmente el factor distancia, inspirándose en las conveniencias de los accionistas y no en las del país. Por su parte, el gobierno argentino parece entender que la cláusula constitucional en cuya virtud se prohibe conceder preferencias a un puerto respecto de otro por medio de leyes o reglamentos de comercio, no rige tratándose de tarifas ferroviarias.

Hasta 1880 teníamos tres sistemas separados e independientes: las líneas de la provincia de Bue-

nos Aires salían a puerto sobre el río de la Plata; las del interior, convergían al Rosario sobre el río Paraná; y las de la mesopotamia tenían salida al río Uruguay por Concordia. Declarada capital federal la ciudad de Buenos Aires se ha hecho desembocar en el río de la Plata a los tres sistemas, mediante el doble mecanismo de las tarifas parabólicas y especiales.

No intento discutir la necesidad de las tarifas parabólicas, de antigua data entre nosotros, pues ya en 1867 las usaba el ferrocarril central argentino. Lo objetable, es aplicarlas en forma que protejan especialmente a la capital federal, bien se haya tenido en vista ese propósito, bien resulte involuntaria la protección. Tomemos, por ejemplo, el caso de Córdoba, plaza mediterránea que dista cuatrocientos kilómetros del puerto de Rosario y setecientos de Buenos Aires, en números redondos. Bajo el gobierno del doctor Cárcano (1) se demostró que estas distancias, al parecer favorables para dar impulso al comercio local, eran las determinantes de

(1) Informe de Noviembre 8 de 1913, elevado al ministerio de obras públicas e industrias por el Dr. H. J. Ludewig, director de la oficina de trabajo y estadística provincial de Córdoba. Las cifras se han alterado hoy con los cambios de tarifa; pero el sistema sigue en pié.

su ruina como consecuencia de los fletes parabólicos. Reproduzco, por su claridad, el cálculo hecho entonces:

Costo del trayecto Buenos Aires - Córdoba por 1.000 kilogramos de mercancías de almacén.	$	31.—
Despachados desde Córdoba a 150 kilómetros más al interior.	"	15.—
	$	46.—
Costo de la misma mercancía enviada directamente desde Buenos Aires al lugar de la reexpedición.	"	33.—
Diferencia en contra de quien instalare sus depósitos en Córdoba.	"	13.—

Recorriendo los ciento cincuenta kilómetros de reexpedición en el sentido Córdoba - Buenos Aires, perdería 18 pesos por tonelada el comerciante que prefiriese ubicar sus depósitos en el interior y no en Buenos Aires.

Marcaré otro ejemplo, sin el propósito de ahondar la cuestión pues motivaría citas interminables al través de millares de rubros y alteraciones. Las mercancías de ultramar destinadas a Tucumán acortan en trescientos kilómetros el acarreo terrestre si el transatlántico deja la carga

en Rosario y no en Buenos Aires. Hace veinticinco años (1) la diferencia de ese flete representaba $ 20.80 por tonelada a favor del comercio rosarino; el cambio de tarifas la ha reducido a poco más de ocho pesos moneda nacional.

Las tarifas ferroviarias especiales entre el puerto de Buenos Aires y los de Rosario y Concepción del Uruguay detienen a los transatlánticos en el primero y obstaculizan el desarrollo del cabotaje reduciendo artificialmente el flete terrestre. De esa suerte el interior ha sido poco a poco desviado de los muelles del Rosario que constituían desde la presidencia Mitre su vía natural de comunicación con el exterior (2), y la mesopotamia, rodeada de agua, va a buscar puerto fuera de su territorio.

Tarifas hay que llevando hasta el absurdo la arbitrariedad producen graves efectos en la econo-

(1) Tarifas vigentes en Enero 1 de 1893. Mercancías de almacén y ferretería. La rebaja se consigna ya en 1903.

(2) En Diciembre de 1917, el doctor E. Lahitte, director general de economía rural y estadística presentó al Ministerio de Agricultura un mapa en el que señalaba la zona de atracción creada por los fletes a los puertos de Santa Fe, Rosario, Bahía Blanca, Buenos Aires y La Plata para la exportación de frutos. Puede verse en él la caprichosa sinuosidad de los límites respectivos.

mía nacional. Tal el caso de Mendoza apartada del tráfico trasandino (1) mediante un sistema inverosímil: para ciertos artículos es más caro el transporte entre ella y Los Andes (Chile), que entre Los Andes y Buenos Aires vía Mendoza, con un excedente superior a mil kilómetros. Con fletes artificiosos, las lanas del sur encuentran ventaja en seguir por tren desde los muelles de Bahía Blanca hasta los depósitos del mercado central de Buenos Aires, pues la tarifa especial ha acortado extraordinariamente ese recorrido y también el que separa a La Plata de Buenos Aires. Podrían citarse múltiples casos de preferencia injusta.

Las tarifas de transporte fluvial suelen ser también irregulares y revelan la falta de un control gubernativo eficaz. Alguna vez han repetido el caso de Mendoza y Los Andes: el exceso de recorrido abarata los fletes.

Kilómetros		
1583	Buenos Aires a Posadas (pasando por Rosario y Corrientes)	$ 23. la tonelada
1163	Rosario a Posadas (pasando por Corrientes).....	„ 30.
375	Corrientes a Posadas.....	„ 28.

(1) Tarifa especial nº 49 del Ferrocarril trasandino argentino (y complementarias de la sección chilena), Septiembre de 1918.

A lo largo del río Paraná el kilometraje no guarda relación con los precios de transporte. Mil kilogramos de mercaderías generales pagan hasta los sucesivos puntos del trayecto, aguas arriba: (1)

Kilómetros		$ m/n.
420	Buenos Aires a Rosario.....	10
605	„ a Paraná.....	12
967	„ a Goya....	20
1208	„ a Corrientes.....	20
1279	„ a Ifatí.....	28
1583	„ a Posadas.....	23

No hay diferencia de precio entre descargar en Rosario las yerbas y tabacos paraguayos o seguir con ellos hasta el puerto de la capital; pero tratándose de yerba molida, si se prefiere ahorrar 600 kilómetros (2|5 del viaje) y dejarla en Santa Fe, ha de pagarse más por este acortamiento.

(1) Tarifa de Mayo 1 de 1918. Compañía argentina de navegación, vapores de carga. Agréguese todavía que de Bella Vista a Posadas, 526 kilómetros, el flete sube a $ 30.

*
* *

La convergencia de los tres factores estudiados —brazos, proximidad al gobierno como condición de éxito, tarifas especiales de transporte—explica por qué el capital extranjero prefirió a Buenos Aires para inversiones de carácter industrial. Agregaré que los poderes públicos descuidaron corregir esa orientación y hasta en algún caso la han favorecido, dedicando a la metrópoli gran parte de los dineros disponibles en los bancos oficiales.

Al constituirse el país en 1860, Buenos Aires plaza ya hecha, llevaba como ventaja inicial el **Banco de la Provincia,** único de su clase existente en la república: recién en 1873 fué posible cumplir el precepto de la constitución relativo al establecimiento de un banco nacional con sucursales en las provincias. (1) Malos vientos soplaron

---

(1) La ley se dictó en Noviembre de 1872 y el banco abrió sus puertas el 1º de Enero de 1873.

En 1853, el Estatuto de Hacienda y Crédito, dictado por el Congreso Constituyente, intentó sin éxito, crear un banco nacional de la Confederación. Aunque fraca-

para este, apenas iniciadas las operaciones: sobrevino la crisis, luego la revolución de 1874, y el gobierno central se vió en el caso de clausurar todas las sucursales del interior destruyendo sus billetes a fin de impedir que los utilizaran los rebeldes. Las reservas de Mendoza habían servido de botín a la hueste revolucionaria.

Reorganizada la institución en 1876, se resolvió que cada sucursal dispusiera para trabajar de un capital proporcional al número de acciones suscriptas en la respectiva provincia (1); fórmula inadecuada para un país sin capitales, que favoreció a Buenos Aires, mercado principal del dinero, permitiendo concentrar en la casa central un máximum de operaciones. Agréguese a esto que hasta 1881 se tropezaba en el interior con otros obstáculos a causa del medio circulan-

---

sada tres años más tarde, la iniciativa merece recordarse porque sentó un principio de proporcionalidad en el reparto de los beneficios oficiales. Sus billetes debían repartirse:

Litoral	(3 provincias)	$	650.000
Centro	(4 ")	"	430.000
Oeste	(4 ")	"	470.000
Norte	(2 ")	"	250.000

(1) Art. 33 de los estatutos. Decreto de Enero 31 de 1877. Art. 18 de la ley 835.

te: los billetes del Banco Nacional equivalían a pesos fuertes, en tanto que algunos bancos locales tenían su emisión a pesos bolivianos inconvertibles; aceptábanse en metálico pesos chilenos, soles peruanos, pesos bolivianos, chirolas, melgarejos, de valor variable en cada localidad y hasta en cada tipo de acuñación.

Desde 1882 comenzó a disminuir la preferencia acordada a Buenos Aires, prohibiéndose cobrar en las sucursales mayor interés que en la capital (2); pero los efectos saludables de la nueva política fueron muy luego atenuados por el desorden con que se administró los dineros del banco.

Durante el período 1887 - 1889 el interior se vió también favorecido por un movimiento bancario *sui generis*: la ley de bancos garantidos. Con ellos se proyectaba subsanar la falta de numerario en las provincias y el inconveniente de los billetes no convertibles cuya fuerza chancelatoria local creaba obstáculos a la circulación de los billetes federales. No queriendo establecer un monopolio, ni tampoco retirar por cuenta de la nación las emisiones provinciales, pues resultaba

(2) Ley 1231, art. 13.

caro, se ideó dar fuerza chancelatoria a esos billetes en todo el territorio siempre que los bancos emisores depositasen en garantía fondos públicos y renovaran su emisión bajo el control de una oficina central. La ley aceptaba unos papeles en garantía de otros papeles; y como consecuencia de esta fácil creación de capitales por medio de la imprenta ,se produjo en las provincias una inesperada abundancia de dinero, que determinó muy luego la insolvencia del banco nacional y de casi todas las instituciones acogidas al mecanismo. Lo cito, porque no obstante sus graves errores sentó el principio de la proporcionalidad en el reparto de los capitales, olvidado desde 1853. Sobre cuarenta millones de pesos, quince debían distribuirse entre San Luis, Mendoza, San Juan, La Rioja, Catamarca, Santiago, Jujuy, Corrientes y Tucumán; y los veinticinco restantes entre las demás provincias y territorios. (1)

El Banco de la Nación Argentina, surgido de las cenizas del Banco Nacional, mantiene como norma preferir a las sucursales, muy juiciosamente, pues los bancos privados prestan ya a Buenos

(1) Ley 2216 de 3 de Noviembre de 1887, artículos 31 y 32.

Aires tal ayuda, que sería injusto aumentarla volcando en su favor las arcas del instituto oficial; pero desde **ab-initio** (1891) vé trabada su acción por leyes orgánicas demasiado rígidas. Aunque las principales restricciones desaparecieron en 1904 ,todavía se le prohibe tomar parte directa ni indirectamente en operaciones industriales, lo que significa quitarle el rol de iniciador en esas materias. Disponiendo de capitales y elementos para desviar de Buenos Aires las industrias, carece del derecho de encauzar y dirigir su organización con arreglo a las necesidades generales. Ha de esperar pasivamente la iniciativa privada. (1)

El Banco Hipotecario Nacional ha sido desde 1886 la otra gran palanca oficial de que disponemos: consigue capitales en el exterior y los pone al alcance de los habitantes del país con interés módico y pequeñas amortizaciones. No ha hecho el reparto en forma equitativa. Sobre los primeros cincuenta millones que distribuyó en cé-

---

(1) En los últimos tiempos el banco ha ordenado levantar un censo que permita conocer la capacidad industrial de algunas zonas susceptibles de ser servidas por ciudades del interior; pero mientras no se le libre de la traba actual su acción será necesariamente restrinjida.

dulas, más de veintiseis tocaron a la capital. (1). Al año siguiente, para corregir siquiera a medias tamaña desproporción, la ley 2287 ordenó que sobre otros sesenta millones de pesos a emitir sólo se otorgasen veinticinco a la metrópoli, provincia de Buenos Aires y territorios nacionales; idéntico sistema fué adoptado en 1889 para colocar los cuarenta millones de bonos de la ley 2666; y en 1890, sobre nuevas emisiones no pasó de un 35 % la parte de la capital y territorios. Sin embargo hà de recordarse un detalle. El reglamento del banco dividió a la república en cuatro grupos (2) creando preferencias dentro de cada uno de ellos para el otorgamiento de préstamos: en la ciudad de Buenos Aires preferíanse los establecimientos fabriles (art. 14); fuera de ella, quedaban relegados a segunda y aún a cuarta categoría. Los reglamentos de 1898 y 1899 (cédulas H) mantuvieron análogas disposiciones.

Estas incompletas tentativas de proporcionalidad fueron siendo poco a poco olvidadas en las leyes posteriores, y por falta de normas obligato-

(1) Memoria del ministerio de hacienda correspondiente al año 1887.

(2) Octubre 14 de 1890.

rias la balanza volvió a inclinarse excesivamente a favor de la capital. En 31 de Diciembre de 1914, sobre algo más de quinientos ochenta y seis millones prestados en total, resultaron corresponder a:

Casa matriz	316.6
Sucursales	269.9

Entre tanto, una comisión oficial de la que formaban parte tres directores del Banco Hipotecario presentó poco después (Octubre de 1915) un estudio sobre la propiedad territorial argentina del que se desprendía no corresponder a los inmuebles de Buenos Aires un valor superior al 25 % del total. (1)

(1) Tercer censo, VIII, 440, dato referido exclusivamente a la propiedad privada. El Banco Hipotecario no toma en cuenta para sus cálculos el valor de las maquinarias (art. 37, ley 8172). La proporcionalidad entre la casa matriz y las sucursales aparece en las páginas 44, 45 y 46 del *Informe sobre las operaciones del año* 1914, Buenos Aires, 1915 (publicación oficial del banco). Para no incurrir en exageraciones debe recordarse que con arreglo a la ley, la casa central puede otorgar préstamos sobre inmuebles ubicados fuera de la capital.

V

EL ASIENTO DE LAS AUTORIDADES NACIONALES

El carácter de capital federal atrae pobladores hacia Buenos Aires por diversos medios, siendo el más directo la residencia del gobierno impuesta por la constitución. Interpretando sus cláusulas, se ha entendido que además de los poderes fundamentales — ejecutivo, legislativo, judicial — deben establecerse allí con carácter permanente las jefaturas de todas las oficinas administrativas y una parte considerable de estas mismas. Agregado el aporte de los funcionarios dependientes de la municipalidad, tenemos, según el censo de 1914:

	Personas pertenecientes a la administración pública (1)
Buenos Aires.....	53.388
Resto del país.....	55.464

(1) Incluye pensionistas y jubilados.

Cincuenta y tres mil personas empleadas por el gobierno significan más o menos doscientos cincuenta mil habitantes que viven del presupuesto, cifra extraordinaria si se compara con la que dió el censo de 1895 ,en cuya fecha no llegaba a contar Buenos Aires diez mil empleados públicos. Tenemos pues que la capital absorbe por sí sola casi tantos dependientes del gobierno como el resto del país, funcionarios provinciales y municipales inclusive. Y ha de agregarse aún el personal de las embajadas, legaciones y consulados extranjeros.

Aparte de cuantos viven obligatoriamente en Buenos Aires por razón de sus cargos, hay también cantidad de personas que se radican allí para estar cerca del gobierno. Esta segunda forma de atracción congrega a muchos agentes financieros, representantes de bancos, seguros y otras empresas cuyos directorios necesitan estar en contacto directo con los poderes públicos: por tal causa han sido trasladadas a Buenos Aires las administraciones de varias compañías ferroviarias que antes funcionaban en el interior, arrastrando consigo centenares de familias. Hay además las personas que sin abandonar su residencia permanente en otras localida-

des acuden con frecuencia a Buenos Aires para la gestión de asuntos gubernativos, políticos o financieros, formando una población flotante, sin cesar renovada, clientela de hoteles, que al dar vida a éstos y a sus proveedores habituales, aumenta el número de brazos requeridos en la urbe.

Una tercera forma de atracción resulta de la preferencia oficial con que favorece a la metrópoli el contacto directo con los altos poderes del estado. Se entenderá lo que quiero decir comparando el número y calidad de las escuelas, establecimientos de asistencia pública y policía existentes en los territorios nacionales, con los que tiene a su disposición la ciudad de Buenos Aires. Tan federales son aquellos como la metrópoli; y aun cuando un mismo gobierno hace el reparto no puede quedar duda acerca de la acción de presencia a que me refiero.

Desde 1880, se vienen gastando enormes sumas para dotar a la capital de edificios públicos permanentes, en cuya construcción han hallado trabajo millares de operarios. Por una curiosa persistencia de las viejas ideas monárquicas vemos con agrado que esos edificios sean monumentales. Así como el rey era el principal de los habitantes, y la ciudad

de su residencia prefería se por tal causa a las otras, entendemos ahora que Buenos Aires, por ser la capital, tiene derecho a ventajas. Consideramos justo y normal que sus edificios públicos, paseos e institutos sean más importantes que los del resto del país; y a igualdad de tareas las oficinas y funcionarios de Buenos Aires gozan por lo general de categoría superior y mejor sueldo. El concepto no es imputable a un partido o a una localidad más que a otra: constituye una especie de convicción, mantenida entre los criollos por razón de costumbre, pues así pasan las cosas desde los tiempos del virrey, y entre los extranjeros porque casi

: países monárquicos. El favor
vez población: forasteros que
grandiosos, estudiantes en pro-
niversidad o la gran biblioteca,
seduce la ciudad de lujo. Sin
detalle, pues se trata de hechos
os como muestra el censo la
ienes del estado en 1914:

	MILLONES DE PESOS	
	Cap. Federal	Resto del país
Edificios y terrenos	388	196
Puertos.....	245	150 (incluso La Plata)
Obras sanitarias.....	300	41
Obras hidráulicas.....	17	10

*
* *

¿Los argentinos han instalado su capital en Buenos Aires como consecuencia de un estudio detenido de las ventajas que les reportaría hacerlo? ¿Se trata de una decisión tomada por el país deliberadamente y con pleno conocimiento de causa? La historia no permite afirmarlo. Muchos hombres públicos de reconocido patriotismo y talento consideraron inadecuada esa solución para el éxito del sistema federal; y acaso los factores que más pesaran en su día para imponerla, fuesen la falta de dinero, el cansancio de la opinión pública, la inercia que en todo tiempo dió entre nosotros carácter definitivo a los provisoriatos, y por fin, la certidumbre del P. E. de que en parte alguna del territorio sería su acción más centralista e irresistible que en la

ciudad donde habían vivido el virrey español, los gobiernos patrios casi dictatoriales, el presidente unitario Rivadavia, y el tirano Rozas... Contra la opinión del congreso nacional, que por cuatro veces y en otras tantas leyes ordenó sacar la capital provisoria de Buenos Aires, se alzó siempre el veto del poder ejecutivo. Los antecedentes que paso a detallar evidencian también que la ciudad nada hizo por conseguir las prerrogativas de metrópoli permanente: lejos de ello, se negó categóricamente a serlo, y fué preciso imponerle tal rol por la fuerza. No creo desviarme mucho de la cuestión que motiva este trabajo dedicando algunas páginas a demostrar ambos asertos.

*
* *

Hasta 1776, Buenos Aires no había sido capital política de los territorios que hoy forman la República Argentina. Al crearse en esa fecha el virreynato del Río de la Plata, se la designó asiento de las nuevas autoridades con el fin de aproximar el virrey a España, mantener un puesto militar susceptible de oponerse eficazmente a las tentativas

de Portugal sobre las tierras de la margen izquierda del estuario, y reprimir el contrabando.

Al iniciarse el movimiento separatista de 1810, cesó la primera causa; pero las nuevas autoridades ejercieron sus funciones donde las había desempeñado el virrey, entre otras razones porque eran las tropas de la guarnición de Buenos Aires el nervio, y la ciudad el foco, de la insurrección. Nada dicen sobre asiento del gobierno los estatutos de 1811 y 1815. En 1816 se instaló el congreso en Tucumán, quedando el ejecutivo en Buenos Aires, más o menos como hoy lo hace el gobierno federal en la república sudafricana (1); mas por falta de comunicaciones rápidas la fórmula funcionó mal y fué preciso reunir ambos poderes. Tampoco hablaba de la capital el reglamento de 1817; y cuando, ya en Buenos Aires, el congreso dictó la constitución de 1819, limitóse a establecer (art. 21) que ambas cámaras habrían de reunirse la primera vez en dicha ciudad, y en lo sucesivo donde ellas mismas determinaran. Al año siguiente la nación dejó de existir como entidad política, y no volvió a tener gobierno constituído hasta fines de 1824.

(1) La legislatura tiene su asiento en Capetown y el ejecutivo en Pretoria.

*
* *

Por ese tiempo, gobernaban a la ciudad autoridades provinciales y el nuevo congreso era su huésped. Habiéndose creado por éste un poder ejecutivo nacional antes de dictar constitución alguna, y elegido para la presidencia a Bernardino Rivadavia, muy luego surgieron conflictos de jurisdicción entre el flamante P. E. y el gobernador de la provincia. Para evitarlos, pensó el presidente segregar la ciudad del territorio provincial; y sin valerse de la palabra *federalización,* pues estaba buscando metrópoli para un gobierno unitario, en Febrero de 1826 presentó su proyecto de ley sobre capital, cuyo perímetro comprendía Las Conchas, Buenos Aires, Ensenada y la faja de terreno indispensable paralela a la costa. Tras larga discusión, la ley pasó el 4 de marzo más o menos como el ejecutivo la pidiera.

Poco debían durar sus efectos, pues en 1827 disolvióse el congreso y dejaron de existir las autoridades nacionales; al año siguiente se instaló en Santa Fe una convención, diluída luego en otro poder con asiento allí mismo (1), la "Comi-

(1) Tratado de Enero 4 de 1831.

sión representativa de los gobiernos de las provincias litorales de la República Argentina"; y por fin, renunciándose a toda tentativa de constituir el país corrieron varios lustros sin gobierno central. El gobernador de Buenos Aires tomó a su cargo dirigir la guerra y la representación exterior de las provincias argentinas, unidas provisoriamente a ese solo efecto.

*
* *

Este provisoriato continuó hasta 1853. Tres años antes, Sarmiento, preocupado con el problema, lanzó la idea de reunir de nuevo en un solo estado a la Argentina, el Uruguay y el Paraguay, o sea la gran hoya geográfica meridional que desagua por el río de la Plata, dándole por capital una ciudad nueva. Argirópolis, o la *ciudad del Plata,* debería instalarse en la isla de Martín García nacionalizando la llave de los ríos. No tuvo suerte tal idea. El Uruguay y el Paraguay nunca manifestaron el propósito de unirse a la Argentina; y en cuanto a Martín García, pequeña masa granítica de pocas hectáreas, falta de superficie para albergar una ciudad de cierta importancia, sepa-

rada de toda la república por su posición insular, habría sido la capital menos abordable para los argentinos y la más accesible a un asalto extranjero. Flotaba sobre la isla el pabellón francés al tiempo de redactar Sarmiento su proyecto.

*
* *

El congreso constituyente de 1853, reunido en Santa Fe por expresa decisión de los signatarios del acuerdo de San Nicolás, hizo materia de amplio debate la ubicación de la capital federal, y especialmente si debía o no dejarse librado el punto a una ley *ad-hoc,* entre otros motivos, por la posibilidad de que agresiones bélicas hicieran obligatorio su traslado sin dar tiempo a reformar la constitución en esa parte. Dicha posibilidad no pudo escapar a hombres que recién salían de la guerra; pero como tampoco en 1853 se tuvo dinero para construir capital nueva, forzoso fué elegir entre las ciudades disponibles, y Buenos Aires ofrecíase en primer término por su aduana, base principal de los recursos fiscales, su plaza comercial fuente de crédito, y su mayor proximidad a Europa de donde se esperaban brazos y

capitales. Por el artículo 3° del estatuto fundamental se la declaró capital de la república. Precedida de larga y difusa exposición de motivos una ley especial le fijó límites el 4 de Mayo de 1853, agregando a los de 1826 la isla de Martín García y los canales de acceso al Paraná y al Uruguay. (1)

Si el congreso de 1826 había fracasado en su tentativa de ubicar en Buenos Aires la capital unitaria, el de 1853 tampoco logró hacer de ella la capital federal. Negóse la provincia afectada y rechazando la constitución se organizó por separado, con jurisdicción territorial propia. Fué preciso dar capital nueva a las trece provincias restantes, y razones de apremio obligaron al director Urquiza a instalarla en el Paraná, por decreto (San José, 29 de Agosto de 1853). Para legalizar lo hecho, pues la constitución hablaba expresamente de Buenos Aires, el congreso dictó una ley de circunstancias (2); y previa conformidad de la legislatura local, en Marzo de 1854 quedó federalizada la provincia de Entre Ríos, continuando Paraná como capital provisoria.

---

(1) R. O. de la Nación, III, 76.

(2) Diciembre 13 de 1853. — R. O. III, págs. 79 y 92.

En Septiembre de 1858, aproximándose el final de la presidencia Urquiza, el congreso modificó lo decretado en 1854: fué restituída a la provincia de Entre Ríos su existencia como entidad política y la capital federal se redujo al Paraná. Un año después, derrotada la provincia de Buenos Aires en las pampas de Cepeda decidióse por fin a ingresar en la unión argentina, bien que exigiendo varias enmiendas a la constitución de 1853, entre ellas la relativa al asiento de la capital (que como se ha visto, no pudo ser cumplida). Por la reforma de 1860, hoy vigente, el art. 3º quedó así:

"Las autoridades que ejercen el gobierno federal, re-
" siden en la ciudad que se declare capital de la república
" por una ley especial del congreso, previa cesión hecha
" por una o más legislaturas provinciales del territorio que
haya de federalizarse".

Con esto, Buenos Aires dejaba de ser la capital *obligatoria*. En cuanto al congreso, encargado de resolver el punto, nada hizo por entonces; y al desvanecerse el gobierno del Paraná con la derrota de Pavón, la autoridad quedó en manos del general Mitre, jefe de las fuerzas vencedoras, gobernador de Buenos Aires y encargado provisoriamente del P. E. Nacional (1861).

*
* *

Tan pronto como fué posible reunir de nuevo al poder legislativo Mitre pidió al Senado fijase la capital; y aquí comienza una accidentadísima tramitación cuyo final han presenciado muchos contemporáneos.

La comisión de la cámara alta, aconsejó instalarla entre los arroyos del Medio y Pavón, sobre el río Paraná, o sea en el partido de San Nicolás, otorgando al P. E. cinco años de término para preparar la mudanza, durante los cuales se federalizaría provisoriamente la provincia de Buenos Aires. Alsina, miembro informante, conceptuaba peligrosa para el sistema federal la capital en Buenos Aires y el gobierno de la misma en manos del presidente. Otro senador, Vélez Sársfield, proyectó declarar capital a San Fernando, sobre el río de Las Conchas, diciendo con tal motivo (Junio 19 de 1862):

"Si allí no hay un palacio para el presidente, yo pue-
"do contestar que Wáshington, cuando en 1801 se trasla-
"daron allí las autoridades nacionales, era una aldea de
"solo 3.200 habitantes, menos que San Fernando. ¿Y

"quién pregunta ahora si era o no un palacio la sala en "que el congreso del año 16 declaró la independencia en Tucumán?".

Por falta de uniformidad en los pareceres el asunto volvió a comisión y esta al expedirse de nuevo dejó en blanco lo relativo al punto en que debiera asentarse la capital definitiva (Junio 28). Expresaba haber surgido hasta cinco fórmulas: resolver el punto inmediatamente, suspenderlo, federalizar la provincia, federalizar solo la ciudad como en 1826, llamar de nuevo al país para que reformase la constitución.

Ese mismo día el senador Navarro proyectó quedasen en Buenos Aires las autoridades nacionales provisoriamente y con simple residencia, encargando al ejecutivo estudiase el punto y propusiera soluciones de acuerdo con la provincia respectiva. Poco después, Eduardo Costa ministro de gobierno, sostuvo que de no ser Buenos Aires la capital, sólo quedaba el Rosario. Por fin, el 8 de julio optando por el cómodo sistema de no resolver nada, se dejó la cuestión para el congreso del año siguiente. A decir verdad hasta ese momento el gobierno no estaba integrado, pues la pre-

sidencia Mitre recién comenzó su período legal el 12 de Octubre subsiguiente.

Atenta la diferencia de opiniones surgida también en diputados, el 13 de Agosto el P. E. se creyó en el caso de votar abiertamente por la federalización de la ciudad dentro de sus límites municipales, con cargo de revisarse la ley a los diez años. No resulta haber pesado gran cosa en el debate este criterio del ejecutivo, pues la cámara joven resolvió federalizar íntegramente y por tres años a la provincia de Buenos Aires, defiriendo al próximo congreso la fijación de la capital permanente (1).

Para llevar a la práctica esa ley hacía falta el consentimiento de la legislatura provincial; y tan pronto como le fué requerido, lo negó. Entonces, concluyendo por donde debió empezar, el P. E. provisorio preguntó al gobierno provincial qué fórmula estaría dispuesto a permitir. Fué ella: declarar a la ciudad de Buenos Aires residencia de las autoridades nacionales con jurisdicción en todo su municipio hasta tanto el congreso dictase la ley de capital permanente, y dentro del plazo de cinco años; bien entendido que residirían allí las autoridades provinciales (subsistiendo también la municipalidad

(1) Ley núm. 12, Agosto 20 de 1862.

y la justicia provincial) y que los vecinos gozarían, como antes, de representación ante la legislatura. A punto de clausurarse, y ante el apremio de la situación, el congreso adoptó tal fórmula provisoria en reemplazo del provisoriato anterior (ley 19).

*
* *

Apenas obtenida esa solución transitoria con cinco años de plazo para pensar fórmulas definitivas, el asunto cayó en olvido. Allá por Octubre de 1864, Valentín Alsina, reparando que nadie había vuelto a ocuparse de la cuestión, ofreció al senado presentar un proyecto en las sesiones próximas; pero como en Mayo de 1865 estallara la guerra del Paraguay, nada hizo.

Recién en 1866, Martín U. Piñero, senador por Córdoba, encaró en serio el problema. Ideaba declarar capital permanente de la república a la villa de Fraile Muerto, con 16 leguas cuadradas de superficie, debiendo trasladarse allí las autoridades nacionales al vencer el plazo de la coexistencia, o sea en Octubre de 1867 (con prórroga de un año en caso necesario). El trámite de este proyecto

fué laborioso. Primero, los tres miembros de la comisión estuvieron en total disidencia y fué preciso agregarles un cuarto que la dirimiese (Julio 14). A mediados de Agosto, dos de los miembros primitivos lograron ponerse de acuerdo con cargo de dejar en blanco el nombre de la localidad; el tercero, votó por aplazar las cosas; y el cuarto trajo una nueva solución. En el mes de Septiembre, hubo mayoría por el aplazamiento: la guerra del Paraguay aconsejaba no agitar cuestiones susceptibles de dividir a los argentinos, las cosas podían seguir así por dos o tres años más, faltaba dinero, etc. El senado hizo suyo este despacho dilatorio no obstante la oposición de algunos padres conscriptos, en cuyo sentir al vencerse el nuevo plazo nada habría listo y todo quedaría supeditado otra vez a lo que quisiera conceder la legislatura de la provincia de Buenos Aires.

Entre tanto, habíanse presentado ese año dos proyectos a la cámara de diputados (Junio 25). Por el primero, se invitaba a la provincia a ceder la ciudad para capital de la república, incluyendo en su perímetro las dos radas, Martín García y los canales de acceso; por el segundo, autorizábase al ejecutivo

para convenir una prórroga del *statu quo* durante tres años más.

Con estas tentativas, y sin resolverse cosa alguna, llegó el año 1867, fecha del vencimiento de la coexistencia. En Julio 1 el diputado Manuel Quintana proyectó declarar al Rosario capital definitiva de la república; y en el mismo mes, se ideó autorizar al ejecutivo para fijarla sobre un punto del trayecto del ferrocarril Central Argentino, excluyendo a Rosario y Córdoba. Tras larguísima discusión afectada por el próximo cambio presidencial y por la influencia embotante de los quietistas, aprobóse en diputados el proyecto Quintana. Un artículo especial permite apreciar hoy como pesaba en los debates el problema electoral: Rosario *podría elegir representantes y electores de presidente,* esto es, gozaría derechos de capital, *desde la aceptación de la ley por la legislatura.*

En el senado formuláronse objeciones serias. El Rosario, ya populoso, despertaba recelos en Buenos Aires, su enemiga desde el tiempo de los derechos diferenciales; quitárselo a la provincia de Santa Fe, era destruirla; y también ofrecía peligros para el caso de un ataque extranjero por hallarse

sobre río navegable (1). Algunos senadores no hicieron misterio de que votarían contra él para herir a Urquiza; y en cuanto al ministro del interior declaró que a juicio del vicepresidente en ejercicio la capital definitiva debía ser Buenos Aires, o de no aceptar serlo, el Rosario. Doce votos contra once decidieron el rechazo del proyecto sobre capital permanente, sin resolver cosa alguna sobre la residencia provisoria. En consecuencia, al vencer el 8 de Octubre de 1867 los cinco años pactados, el gobierno nacional devolvió al provincial su jurisdicción y se quedó en Buenos Aires de simple huésped.

*
* *

Al iniciarse las sesiones 1868 el senador Granel presentó un nuevo proyecto de capital en el Rosario, repitiéndose en la discusión las viejas razones, y por supuesto, la crónica moción de aplazamiento (*el momento no era bueno, renovábanse ese año los*

(1) No faltó en esa ocasión un original argumento de Sarmiento, citado por el senador Granel: "El Rosario debe ser la capital de la nación porque es el hijo adúltero de este matrimonio desunido; y no nos dejará vivir en paz mientras no le demos un patrimonio que satisfaga sus necesidades en el porvenir".

titulares del P. E., podía surjir la guerra civil, etc.); pero como el *statu quo* violaba la constitución restando al poder legislativo el derecho de ejercer imperio en el asiento de sus deliberaciones, aprobóse en general el proyecto por 15 votos contra 9. El 18 de Agosto, al discutírsele en particular, Valentín Alsina bajó de la presidencia del senado para hablar en pro de Fraile Muerto o Villa Nueva, pues ambas localidades merecían su voto. Sostuvo que era necesario mirar el porvenir estableciendo la capital, sino en el centro exacto, por lo menos en un punto central del país. El escrutinio dió:

Por	el Rosario.....	14	votos
"	Las Piedras.....	3	"
"	Villa Nueva.....	3	"
"	Buenos Aires.....	1	"

La proximidad del cambio presidencial motivó demoras en diputados hasta el punto de tener que nombrarse una comisión especial (Septiembre 7), la que despachó el proyecto once días después designando en reemplazo del Rosario al municipio de Córdoba. El ministro del interior, por el ejecutivo, declaróse partidario de aplazar la cuestión para la nueva presidencia; y se hizo notar, además, que por falta de censo el país estaba representado en

forma poco apropiada para adoptar soluciones fundamentales. Tras rechazar una vez más la moción de aplazamiento, 20 votos contra 19 decidieron que la capital se llevase al Rosario (ley 251 ½).

Siete días más tarde — Setiembre 25 — el P. E. expresando no tener nada que objetar a tal designación, ni a la necesidad de dictar la ley, devolvióla con observaciones por faltarle algo en el sentido de dar jurisdicción a las autoridades nacionales interín continuasen provisoriamente en Buenos Aires. Ante veto tan ambiguo ,la comisión del senado consideró aceptada la ley por el ejecutivo, salvo en el detalle motivo de las observaciones; pero el ministro de justicia, a cargo entonces de la cartera del interior, sostuvo que se refería a toda la ley, y habiéndolo entendido así el senado, el 13 de Octubre, día subsiguiente a la toma de posesión del cargo por el presidente Sarmiento, faltaron los dos tercios necesarios para insistir.

*
* *

Meses después, por 18 votos contra 9 el senado volvió a declarar capital de la república al Rosario,

eligiendo entre ella y Córdoba, Fraile Muerto, Las Piedras o Villa Constitución. Hubo de salvarse, por cierto, la moción de aplazamiento: no mediando urgencia en ese momento. ¿a qué tratar el punto? Los diputados se negaron también a aplazar y por 19 votos contra 17 fué el Rosario nuevamente favorecido (ley 294).

Pero he aquí que el presidente Sarmiento vetó. No veía inconvenientes prácticos en mantener la simple residencia como hasta entonces; la guerra del Paraguay, con sus gastos extraordinarios, obligaba al gobierno a utilizar un crédito que solo podría obtenerse en Buenos Aires; el plazo fijado para la mudanza era corto; y además, parecíale prudente esperar a la renovación de las cámaras para resolver.

Mitre había vetado en espera de la renovación del ejecutivo: Sarmiento para oir a la mitad nueva y futura del congreso. En presencia de estos hechos el senador Oroño. dejó entrever que el final de las reiteradas postergaciones iba a ser alguna solución violenta. Tal razonamiento no produjo en el senado los dos tercios indispensables y la ley quedó vetada el 31 de Julio de 1869.

*
* *

Al año siguiente, repetición del proyecto. Tras larga demora (Agosto de 1871). la comisión aconsejó dejar en Buenos Aires la capital permanente con residencia tolerada a las autoridades provinciales, o sea la situación provisoria, al revés. De no aceptar el temperamento la legislatura, proponíase la ciudad de Córdoba.

Puesto a discusión el dictamen, por 13 votos contra 10, Córdoba y Rosario cedieron la plaza a Villa María, o mejor dicho, a un punto de sus proximidades sobre el río Tercero, determinable por una comisión ad-hoc: ministro del interior, dos senadores y dos diputados. La nueva capital se llamaría Rivadavia debiendo efectuarse la mudanza antes del 1º de Mayo de 1873.

Hecha ley tal fórmula (1) el ejecutivo vetó de nuevo. Según dijo, habiéndose procurado con el veto anterior la renovación del congreso, el no tratarla éste en 1870 era indicio evidente de falta de urgencia; en breve, la cámara volvería a re-

(1) Nº 462.

novarse; careciendo Villa María de los elementos sociales, administrativos y políticos necesarios, las personas de edad y de fortuna se negarían a habitarla; circulaban rumores sobre insalubridad del paraje; el crédito del gobierno disminuiría alejándolo de los centros comerciales; las ciudades habían sido entre nosotros las salvadoras de la libertad y la civilización contra las campañas; no había dinero ni era bastante el tiempo acordado para la mudanza, etc. Y coronando la serie de alegatos curialescos, objetó la constitucionalidad del encargo dado al presidente para nombrar la comisión.

Insistió el senado por 15 votos contra 7; en la cámara joven faltó número, y una vez más la ley quedó sin efecto.

*
* *

Hacia Junio de 1872 ,visto el fracaso de Villa María, el senado volvió sus simpatías al Rosario por 15 votos contra 10. Al tratarse en diputados, Guillermo Rawson propuso establecer la capital entre los arroyos del Medio y Pavón, en tanto que la comisión dividía sus preferencias entre Rosa-

rio, un punto impreciso del litoral paranaénse, y el consabido aplazamiento. Alguien dijo que con el provisoriato se violaba el artículo 3º de la Constitución: replicóse que tampoco se cumplían otros. Además, hecho ya el censo, seguía sin integrarse en forma la representación para asunto tan grave; la capital federal coexistía sin obstáculos con las autoridades provinciales; en esos momentos todo era paz, prosperidad y confianza: ¿a qué agitar temas vidriosos?. Ya se ha visto, que con malos tiempos el tema resultaba también inabordable. El ministro del interior sostuvo que en efecto el momento era inoportuno para dictar la ley; con ese antecedente se empató la votación y el vicepresidente Campillo la decidió en contra.

*
* *

Tercamente vuelve a reaparecer en las sesiones de 1873 el proyecto sobre capital en el Rosario, bajo circunstancias menos favorables por aproximarse otra lucha presidencial y estar convulsionada la provincia de Entre Ríos. Para justificar la ya divertida moción de aplazamiento, se ideó dar alguna jurisdicción en Buenos Aires al go-

bierno federal; a falta de ésto, varios diputados preferían la capital en Las Piedras. Rosario, ciudad mal trazada, de calles estrechas, representaba demasiado porcentaje sobre la población y riqueza de la provincia de Santa Fe: preferible hacerlo todo nuevo. Recordaré algunas palabras pronunciadas durante la discusión (Setiembre 9) por Manuel Quintana, senador entonces:

"Buenos Aires jamás ha sido la capital tradicional "de la República Argentina, y no lo ha sido, porque ja- "más la República Argentina estuvo constituída bajo el "sistema de gobierno que felizmente rige hoy sus desti- "nos. Yo comprendería perfectamente la capital en Bue- "nos Aires bajo el régimen de gobierno unitario, en que "la capital, por decirlo así, es el corazón y la cabeza de "la república... ¿Sería posible que nosotros, contrarian- "do todos los precedentes constitucionales de los países "que tienen un sistema de gobierno idéntico y análogo al "nuestro, insistiéramos en el error de pretender revivir "el proyecto del señor Rivadavia, calcado para un siste- "ma de gobierno diametralmente opuesto al que actual- mente rige la nación?".

Aceptado el proyecto Granel en senadores, los diputados le prestaron conformidad. A partir del 1º de Enero de 1877 se instalaría la capital en el Rosario, rebautizado al efecto con el nombre de *Rivadavia* (ley 620).

Mas, sucedió que por la fundamental razón de

haber vetado antes, y conceptuar ahora un tanto débil la mayoría de las cámaras, Sarmiento volvió a vetar. Tampoco esta vez se consiguieron dos tercios para la insistencia.

*
* *

Mal se presentaba el año 1874 con la crisis, el cambio de presidente y la rebelión en ciernes, para tratar el proyecto de capital en Córdoba, llevado a la cámara joven (Junio 26). Al despachársele en 1875, cuatro opiniones dividieron a los diez miembros de la comisión: tres por el aplazamiento, tres por el Rosario, tres más por un punto entre los arroyos Ramallo y Pavón sobre el río Paraná, y uno por Córdoba. Aventada desde luego la fracción quietista, triunfó el Rosario por 37 votos contra 20 (Julio 12).

En el Senado no hubo despacho ese año ni el siguiente. Recién el 4 de Agosto de 1877 se mocionó urgiéndolo, sin éxito, porque según dijo alguien, los pueblos no pedían se resolviera el punto. Desde entonces y hasta 1880, salvo alguna que otra desoída petición de pronto despacho, el tema cayó en olvido.

*
* *

Las sesiones de 1880 comenzaron por un inofensivo recordatorio del senador Argento harto flojo para turbar en las carpetas de la comisión el plácido sueño del proyecto sancionado cinco años antes por la cámara joven. Atento el sistema de esperar truenos para pensar en lluvia, nadie hubiera sospechado qué extraordinarias sacudidas iban a imprimirse al asunto semanas después.

De pronto, el P. E. saca la capital de Buenos Aires y por su propia autoridad se la lleva a Belgrano. La obra magna, la duda irresoluble de 27 años, la traslación que el ejecutivo, temeroso de interpretar mal los deseos del país, no se atrevía a efectuar pese a cuatro sanciones sucesivas del congreso, quedó consumada en un instante por la simple orden del presidente de la república (Junio 4 de 1880).

El día 7, otro decreto cerró para todas las operaciones comerciales los puertos de Buenos Aires y Ensenada; subsiguió la exoneración de múltiples empleados que no se presentaban a las ofi-

cinas de la nueva capital; y el P. E. declaró en estado de sitio e intervenida a la provincia de Buenos Aires. El 24, una minoría de la cámara de diputados ordenaba desde Belgrano el cese de treinta y nueve de sus colegas que persistieron en sesionar dentro del recinto de Buenos Aires; y explicando esa actitud violenta un manifiesto mencionó las veces que el P. E. había fijado por sí solo la residencia de las autoridades federales: Urquiza en 1853, Mitre en 1862 y 1867 (1). Acto seguido se acortaron los plazos necesarios para elegir reemplazantes e integrar la cámara (Julio 22); y el 11 de Agosto ordenóse al interventor nacional "hiciera cesar en sus funciones a la legislatura rebelde de la provincia de Buenos Aires" y la reorganizase inmediatamente.

(1) Los treinta y nueve diputados cesantes sostenían la inconstitucionalidad del traslado, entre otras razones, porque el 4 de Junio, al dictar Avellaneda su decreto, el congreso no estaba en receso. La cámara de diputados celebró en Mayo varias sesiones ordinarias; tanto ella como el senado habían elejido autoridades; y en ese mes quedaron sancionadas las leyes números 1021 y 1022, sobre honores a la memoria de Rivadavia y San Martín, por pedido expreso del ejecutivo en su mensaje de 17 de Mayo. Pero es ageno al objeto de mi estudio determinar ahora si estaba o nó en receso el congreso nacional en el mes de Junio de 1880.

¿Qué había sucedido? ¿Cómo se rompió aquella agradable armonía de la coexistencia provisoria tan exenta de inconvenientes según los ejecutivos anteriores, que a sabiendas de violar el art. 3° de la constitución se negaron a sustituirla por fórmulas definitivas? Simplemente, que el P. E. *quiso* sacar la capital de Buenos Aires. Causas de la volición: el gobernador de Buenos Aires, dueño de casa, al ver derrotada su candidatura presidencial se creyó más fuerte que el gobierno nacional y tentó un golpe de mano.

Así, el difícil problema técnico y político que pudo atenderse tranquilamente durante años de paz y sosiego, tuvo solución a toda prisa entre charcos de sangre y descargas de fusilería. Nada había organizado para instalar con comodidad la capital en otro sitio: se la dejó donde estaba. El huésped arrojó de la casa al dueño y le obligó a fabricarse otra, cosa que por lo demás, éste hizo pronto y bien.

Una ley especial (1025) reconoció al P. E. el derecho de trasladar la capital a cualquier punto del territorio argentino durante el receso del P. Legislativo. El mismo día, vuelto el senado de su letargo, pasó una minuta al ejecutivo haciéndole saber que tenía a despacho el anterior proyecto sobre

capital en Rosario: para tratarlo, le encargaba gestionase como paso previo y dentro de quince días la cesión del territorio de Buenos Aires. A poco (20 de Septiembre) cuando ya el interventor federal llevaba muy adelantada su tarea de *reorganizar* la legislatura rebelde, el congreso, olvidando dar curso al proyecto motivo de la minuta, votó dos nuevas leyes. Por la primera (1029) designaba capital a Buenos Aires, otorgada que fuese la venia del caso por la provincia; en la segunda (1030) ordenó convocar una convención en la ciudad de Santa Fe para el caso de no prestarse tal venia antes del 30 de Noviembre cercano. Reorganizado del todo el legislativo provincial prestó mansamente su consentimiento antes de aquella fecha, promulgándose la ley respectiva el 6 de Diciembre. El gobierno provincial construyó rápidamente la capital nueva que el nacional no se había animado a crear en cinco lustros y quedó terminada la faz legal de la cuestión (1).

(1) Las leyes 1585 y 2089 ordenaron en 1884 y 1887 ampliar el perímetro de la capital federal.

VI

PROYECTO DE SOLUCION

Las leyes que han transformado a Buenos Aires en cabeza excesiva de la república son fruto espontáneo de la voluntad o la *non curanza* de congresos donde la ciudad estuvo siempre en minoría. No cabe imputarlas a este o aquel partido: en masa, la nación trabajó por contar en su seno, como cosa propia, a la primera urbe del mundo entre las de habla hispana, la segunda entre las latinas. Hoy, se siente orgullosa de la obra realizada; y Buenos Aires, por su parte, retribuye el enorme esfuerzo reflejando sobre la colectividad argentina un prestigio que jamás nos habrían aportado las chacras, las estancias, los viñedos o no importa qué otros elementos de la riqueza nacional. Buenos Aires será una enfermedad; pero no podemos negar que agrada mucho al paciente.

¿Cabe curación en esas condiciones? Pienso que sí. Creo que podemos detener o moderar la velocidad con que crece nuestra metrópoli, durante el tiempo indispensable para que el desarrollo normal de las otras regiones del país suprima la desproporción hoy existente. ¿Cómo? Retirando paulatinamente a la ciudad el apoyo de algunos factores artificiales que determinan la aceleración de su crecimiento. Construída ya la gran urbe que nos hacía falta, no hay objeto en conservar con ella peligros y molestias innecesarios. No es dudoso que varios años de descanso aprovechen a Buenos Aires para corregir múltiples deficiencias edilicias: el remedio haría bien a todos.

Dicho esto así, parece llano y fácil. No hay que imaginar lo sea en la práctica, empezando por la absoluta falta de precisión en los cálculos acerca del tipo de retardo que produzcan las medidas a adoptarse (1). Locura sería atribuir a tal o cual ley la virtud de dispersar a plazo fijo tantos millares de habitantes, cuando ni siquiera sabemos qué porción

(1) No creo exista en sociología una rama menos estudiada que la relativa a la vida de las ciudades, ni conozco palabra que condense el concepto "fórmulas para descongestionar ciudades demasiado grandes". Lugones ha ideado traducirlo por *minuastía* o *minuastilogía*.

exacta de los inmigrantes llegados al país se radican en Buenos Aires, ni se tienen datos fidedignos acerca del incesante intercambio de las personas que integran el organismo vivo de la ciudad.

A la inseguridad en la acción que esta ignorancia supone, ha de sumarse la fuerza de los intereses creados. Nuestros negocios de tierras urbanas incluyen siempre el desarrollo futuro como elemento primordial: en cuanto se hable de amortiguar o suprimir ese crecimiento por actos gubernativos, la herida causada a los descontadores de porvenir se traducirá en vigorosas reacciones políticas, y si ningún núcleo importante de opinión sustenta la tendencia innovadora, es poco probable que pueda mantenérsela con firmeza durante el tiempo requerido para que surta efecto.

Pero, en fin, con estas y otras dificultades inevitables, se trataría de que cada año salgan o se desvíen de Buenos Aires hacia otros lugares de la república miles de personas que hoy acuden o permanecen allí, sin olvidar los excedentes normales de la natalidad en la urbe. ¿Cuáles son esos lugares y cómo se hace para que las gentes los prefieran? Tal el problema. Mientras no logremos contestar sa-

tisfactoriamente la pregunta lo más seguro es que nadie se apartará de Buenos Aires.

*
* *

Antes de formular la respuesta que he ideado llamaré la atención sobre una medida de impostergable urgencia: prevenirnos contra golpes de mano. Por lo pronto, colóquese un yelmo sobre la enorme cabeza indefensa, que ya averiguaremos luego si conviene o no llevar a otra parte las riquezas allí reunidas. En todo caso, siempre restarán en la ciudad intereses morales y materiales suficientes para justificar el gasto. Cualquier complicación internacional seguida del brusco ataque con que en las guerras modernas se procura inutilizar al adversario, puede privarnos de los trescientos millones oro depositados en la Caja de Conversión, haciéndonos retroceder a la época del papel moneda inconvertible. Quizá lo más seguro fuese poner bastantes leguas de territorio argentino entre la caja y los sitios accesibles a un golpe de mano.

Hablo de la ciudad, cuando el país entero confía su custodia a un ejército permanente cuyos efecti-

vos arrojan un defensor por cada ciento cincuenta kilómetros cuadrados. Veremos o no en el futuro constituirse la sociedad de las naciones; lo indudable, es que al cabo de muchos siglos de funcionar regularmente policías, códigos y tribunales, aun no estorban sobre la tierra buenos cerrojos y puños listos para repeler traidoras agresiones.

Otra medida que el simple buen sentido aconseja es sacar de Buenos Aires muchas oficinas nacionales cuya labor sería más eficaz en distintos puntos del territorio. Salvo detalles de expedienteo fácilmente subsanables, las de tierras y colonias, economía rural y estadística, enseñanza agrícola, minas y geología, agricultura y defensa agrícola, meteorología y otras, son totalmente ajenas a la ubicación en que las mantenemos.

¿Qué función urbana desempeñan las direcciones de puentes y caminos, irrigación o administración de los ferrocarriles del estado? El departamento nacional de higiene se halla demasiado lejos de los focos insalubres de la república; y así otras.

Un estudio detenido del presupuesto revelaría la presencia en Buenos Aires de varios millares de personas agrupadas allí por el gobierno, sin ventaja

para los servicios públicos o en desmedro de los mismos (1).

*
* *

Entrando ahora en materia, repetiré que mientras sólo se proyecte descongestionar a Buenos Aires sin otro propósito definido, nada práctico se hará; pues ni es posible el desparramo, sin plan ni concierto, de sus elementos constitutivos, ni ha de olvidarse que las personas irán adonde quieran o les convenga, no adonde se pretenda enviarlas. Hasta los empleados públicos han de resistirse en una u otra forma al traslado. So pena de no arribar a soluciones viables es preciso entonces pensar en un sistema complementario.

Como es el interés individual quien determina casi siempre el rumbo de las corrientes migratorias, antes de ahora se ha ideado desviar hacia los campos el exceso de población de la metrópoli ofreciendo en ellos mayores posibilidades de fácil

(1) La sola preparación del vestuario militar daba 4.303 individuos a la ciudad, según el censo industrial de 1908.

lucro. A esa concepción respondieron los proyectos de conceder tierras en propiedad, pagaderas a largo plazo, característicos de las primeras tentativas de colonización. En aquellas fechas los campos valían poco; con los precios actuales, resultaría carísimo dar tierras y capitales a los millares de personas que acrecen cada año la ciudad directriz (1). Precisamente por no tener el estado recursos se produce el amontonamiento en la gran urbe; y además hay que evitar pierdan población por ese medio las otras ciudades cuyo crecimiento interesa. Atentas las escasas comodidades de nuestra vida rural parece prudente no confiar gran cosa en las futuras aficiones campestres de los obreros europeos que nos llegan: más seguro será ofrecer ciudad al hombre de ciudad.

¿Cuál, sinó Buenos Aires? Para determinarlo he partido de dos bases:

---

(1) Cualquier chacra explotable de cincuenta hectáreas, servida por ferrocarril, representa capitales no inferiores a diez mil pesos, pues para alojar a una familia hacen falta habitaciones, alambrados, pozo, herramientas y animales. Calculando cinco individuos por familia resultaría que el estado necesita dos mil pesos para ofrecer a una persona situación agrícola cómoda, esto es, cien millones por cada cincuenta mil inmigrantes, al año.

a) Las características de la topografía argentina son tales que aún buscando la mejor ubicación posible para una nueva ciudad monstruo, a crearse en el interior, siempre resultaría lejana y mal situada respecto de muchos puntos del país.

b) No se ve por ahora posibilidad de que ciudades pequeñas desempeñen con éxito las funciones modernas de la gran ciudad; pero esto no significa que tales funciones requieran la ciudad monstruo. Quinientos mil habitantes, y ni tantos, bastan para constituir un núcleo de primer orden en todos los ramos de la actividad humana. Con muchos menos florecieron la cultura helénica, el renacimiento, los siglos de oro de las literaturas neo-latinas, el admirable arte musical del siglo XIX.

No pudiendo resolverse la cuestión con las pequeñas ciudades actuales ni con una nueva y enorme urbe central, me inclino a creer que lo más conveniente es fomentar el desarrollo de varias grandes ciudades en aquellos puntos del territorio que mejor consulten el equilibrio general. La re-

pública se vuelca hoy demasiado hacia la margen derecha del río de la Plata: urge atenuar los efectos de esa desviación, creando nuevos centros en aquellas regiones dotadas de vida propia, donde el factor natural, persistente, neutralice los inconvenientes del perpetuo cambio de gobierno, característico de nuestro sistema político; razón que aconseja también elegir ciudades ya hechas, acostumbradas a defenderse, cuyos núcleos de intereses permitan hacer pie a la nueva política. Por lo demás, siendo el litoral más fértil, es razonable suponer que continuará gozando de mayor población y riqueza: se trata simplemente de corregir la exageración artificial de las causas naturales (1).

Establecido que diversas causas artificiales permitieron a Buenos Aires aumentar los efectos del factor naturaleza, y atraer, como resultado, grandes masas de población, es lógico admitir que si se desvía a los mismos factores hacia otros sitios

---

(1) Por error, se cree generalmente que todo el litoral goza de las mismas prerrogativas. Las costas de Entre Ríos, Corrientes y Misiones, el norte de Santa Fe, el Chaco y Formosa, con tierras feracísimas, están poco poblados.

arrastrarán consigo buena parte de la corriente migratoria. Ahora bien: existen en la república tres ciudades de cierta importancia — Córdoba, Tucumán y Mendoza — con productos propios de gran consumo, aptitudes industriales, y situación tal que por razones de flete y distancia pueden competir con el mercado de Buenos Aires dentro de cierta zona. Existen también dos grandes puertos de ultramar, naturales, cuya situación ofrece ventajas especialísimas, el primero sobre la línea en que las aguas hondas del Paraná se acercan más al oeste de la república, el segundo defendido por fortalezas y en excelentes condiciones para servir de nueva entrada al país, evitando los inconvenientes del Plata como puerta única y de Buenos Aires como portero obligatorio. Las cinco ciudades se ligan entre sí y con el resto del interior por caminos de hierro desviados del Plata, que pueden servir de cauce a dos corrientes comerciales entre la costa, el norte y el oeste, constituyendo los sistemas armónicos Bahía Blanca - Mendoza, y Rosario - Córdoba - Tucumán. Se trataría entonces de acelerar su crecimiento al mismo tiempo que se retarda el de Buenos Aires. Tal es la solución que propongo.

Por supuesto, los procedimientos más meditados no impedirían diferencias de desarrollo. Rosario, con doscientos cincuenta mil habitantes puede alcanzar en breve al medio millón y excederlo, pues aún sin apoyo oficial duplica sus pobladores cada catorce años. Córdoba, con la energía motriz de sus saltos de agua, centro de una rica región agrícola, ganadera y de explotaciones minerales, crecerá rápidamente en cuanto las fábricas que puede alimentar sean protegidas. Bahía Blanca, aunque con admirables posibilidades está todavía en cincuenta mil habitantes. Mendoza, algo mayor, ceñida por las rocas al oeste, puede con el camino de hierro ser nuestra gran plaza de exportación para el Pacífico, el mercado de Cuyo, Neuquén, parte de la Pampa y el Río Negro; allí han de tejerse las lanas de los valles andinos; produce ya vinos, frutas y ganados; producirá aceites en gran escala, si se la atiende. Los cien mil habitantes de Tucumán, con radio más extenso (la parte septentrional de la república confunde sus producciones en el litoral y el interior), pueden acaparar la industria del algodón y el tabaco, el cultivo y la manufactura de yerbas y arroz, puesto que más de mil kilómetros separan

hoy los plantíos de las fábricas, con inútil derroche de acarreos. Sumado esto a los azúcares y alcoholes que hoy elabora, a la producción de hortalizas tempranas y frutas tropicales, son excelentes las perspectivas que ofrece para albergar a la gran plaza industrial del Norte.

*
* *

El fomento de nuevas fábricas fuera de Buenos Aires es inseparable de la cuestión tantas veces debatida: ¿conviene producir en la república artículos manufacturados? Como los producimos a base de protección aduanera, ella tendría que ser, como hoy, el eje del problema.

Aunque el extraordinario galimatías de nuestra legislación fiscal demuestra que no tenemos, ni tuvimos, un sistema serio y definido en la materia, no creo probable se suprima la aduana por ahora. Con todos sus defectos e injusticias constituye la principal fuente de recursos del gobierno: tal pasó en tiempos del rey, y por razones de inercia así ha de continuar durante años. Hoy como ayer el contrabando da origen a fortunas rápidas, la complejidad del artificio desorienta a los contribuyentes, y

los gobiernos saben como se hace para que la aduana produzca rentas en tanto que ignoran si un sistema nuevo las producirá. Careciendo de reservas para afrontar el riesgo, les resulta más seguro conservar el *statu quo*.

Sucede también que el proteccionismo aduanero no se implantó entre nosotros para favorecer el nacimiento de fábricas en la capital, bien que se le enderezara luego hacia ese rumbo. La tarifa alta comenzó a funcionar hace mucho tiempo en provecho exclusivo de la agricultura del litoral, y con ella se expulsó del mercado a las harinas y los trigos de Chile y Norte América. Por la hendija coláronse después otros productos—vinos, naranjas de Corrientes, maderas y yerbas de Misiones, azúcares—incluso los ganados de la costa, que han recibido primas en abundancia hasta llegar a ser exportables por el frigorífico.

La producción de cereales logró libertarse pronto del auxilio fiscal; pero la agricultura del interior parece necesitar ayuda todavía, y hasta hoy la aduana rinde a su respecto una protección eficaz. Algo semejante ocurre con ciertas fábricas. Lo natural es que nuestras lanas y algodones se tejan en el país: lo irregular, enviarlos a Europa para que

vuelvan tejidos tras un viaje de doce mil millas. Si a pesar del acarreo allí lo hacen más barato, eso significa que la miseria obliga a los obreros europeos a vender su esfuerzo por un precio que aquí ellos mismos se niegan a aceptar. Supuesto que atraemos a los operarios, para pagarles mejor jornal no queda otro camino que elevar artificialmente, con la barrera protectora, aquellos precios de hambre. Así actúa la aduana, a pesar de sus irregularidades, permitiéndonos dignificar el trabajo humano. Es del abuso y la falta de método de donde emergen los principales inconvenientes, porque como decía el senador Anadón en la sesión de Diciembre 12 de 1899 "el poder legislativo de crear industrias debe su-"poner varias condiciones y entre otras una idea "clara, perfectamente neta, de lo que se propone "hacer la ley y de lo que necesita hacer para llegar a su propósito". Interín el estado no disponga de recursos para monopolizar ciertas industrias—ferrocarriles inclusive—o pagarles primas importantes, pienso que podremos mejorar algo, no mucho, en esta materia: bien que mal, ya se ha conseguido estabilizar la ley de aduana y la tarifa de avalúos, lo que permite a los fabricantes bases más seguras de cálculo.

Para el desarrollo del plan que acabo de exponer, no hace falta un cambio total del sistema de impuestos, ni otras reformas grandiosas e inseguras. He operado sobre la base de lo que existe; y proyecto solamente aquellas medidas que considero no excederán de los recursos y las posibilidades del gobierno argentino en lo que nos resta del primer tercio del siglo XX.

*

* *

Si en materia de puertos el artificio consiste en mantener a favor de Buenos Aires una política diferencial de profundidades y comodidades, lo indicado es suprimir todo nuevo ensanche o aumento de profundidad en la capital mientras no lo justifique la única zona a que razonablemente debe servir (1); y conceder a Rosario, Bahía Blanca y algún otro puerto, las comodidades necesarias.

Poco significará que canten nuéstras geogra-

(1) En la actualidad, lo construído del nuevo puerto alcanza a un tercio del total. Con arreglo al contrato de Septiembre 2 de 1911 el gobierno puede modificar el proyecto limitando las obras (art. 15).

fías la longitud de los ríos Paraná y Uruguay como prueba de grandeza, si no sabemos hacerlos navegables pues durante siglos, corrieron a lo largo del desierto. Hay que llevar lo más posible hacia el interior los buques de ultramar, sin escala previa en Buenos Aires, bien por la ruta de Martín García, bien por el Paraná de las Palmas (1). Salvo algunos sitios, el río da naturalmente veintiocho pies y más, pasada la barra; no es tarea ímproba conservar esa profundidad al trayecto, o cuando menos la que permitan los recursos, ajustándose a una fórmula libre de arbitrariedades. Por ejemplo: "distribuir, por turnos, la su-" ma que se gaste en dragados, en forma proporcio-" nal a los valores exportables por cada sección flu-

(1) La ley 5944 relativa a la construcción del nuevo puerto, autorizaba obras que no se han realizado, para entrar al Paraná por las costas argentinas canalizando el brazo sur (Paraná de las Palmas) a veinticuatro pies. Se evitaría con él un gran desvío y el peligro que representa para Martín García hallarse bajo los fuegos de la costa uruguaya. En 1901 existió un proyecto semejante del ingeniero Agustín Mercau, predominando luego la idea en la forma expuesta (Canal Ingeniero Mitre, ley 6335). En 1909, el ministerio Ramos Mexía ideó encauzar el Paraná lanzándolo aguas abajo junto a la costa poblada y firme, desde el riacho Baradero.

" vial, incluyendo en cada una de éstas la zona de cabotaje correspondiente".

Conviene también adoptar una política definida en la materia: tres o cuatro grandes puertos de ultramar, bien dotados, y no uno enorme y muchos insuficientes. El buque grande nunca irá a éstos, porque pierde tiempo con las descargas y traslados sucesivos. (1). Aún con carga total para cinco buques medianos destinados a otros tantos puertos pequeños, siempre convendrá más al armador trasportarla de una vez y luego irradiar los productos en embarcaciones menores. Es el buque grande el que ha de poder llegar al interior y encontrar allí la gran plaza comercial; a su bordo han de venir los inmigrantes directamente, pues lo preferirán siempre por la rapidez y las comodidades del viaje. La falta o insuficiencia de muelles, guinches y galpones, significa demoras que el trasatlántico no soporta.

Hace pocos años, persiguiendo el fomento de

(1) Ley de cabotaje hoy vigente prohibe a los transatlánticos, bajo severas penas, llenar sus bodegas en un puerto argentino con destino a otro puerto argentino: han de seguir viaje a media o tercia carga. Para evitarlo, envían en lanchas lo que no va destinado al primer puerto en que descargan.

algunos puertos, el congreso autorizó la creación de zonas francas en Concepción del Uruguay, La Plata y un punto de la costa de Santa Fe no determinado expresamente (2). La zona franca es útil en cuanto libra al buque de trabas fiscales: entra, descarga, toma carbón y sale a cualquier hora del día o de la noche, sin sujetarse a permisos, vigilancias ni molestias. ¿Recordaré que ni en Concepción, ni en la provincia de Santa Fe, ni en parte alguna de la costa se cumplieron esas leyes? Necesario es, sin embargo, dotar a Bahía Blanca y al Rosario de tan útil elemento.

Para aproximar lo más posible el puerto al interior, se ha estudiado también la conveniencia de construir canales desde el río Paraná hacia el oeste. No faltan sanciones al efecto, inverosímiles algunas. La idea remonta cuando menos a la presidencia de Rivadavia. Un canal de exclusas entre la ciudad de Córdoba y la costa fluvial, apro-

(2) Leyes 5142 y 8092. En 1910 el senado votó la creación de una cuarta zona en Bahía Blanca, y hasta el año en curso se han mantenido de hecho puertos francos al sud del paralelo cuarenta y dos, retirando de allí las aduanas. Bajo el punto de vista del impuesto, todo el país es una zona franca en cuanto permite entrar libremente ciertas materias primas extranjeras; pero en esa forma no se evitan al buque las molestias de la aduana.

vechando el curso del río Tercero, llegó a considerarse hasta hace poco como una seria posibilidad práctica. Buscábase con él favorecer la explotación de productos que hoy no soportan los fletes terrestres; y es original que haya venido a dejarse en manos del ferrocarril competidor, la vida del proyectado canal, concediéndole el derecho de volcar las aguas del río Tercero por cuenta del gobierno nacional, con fines de irrigación (1).

Como medidas complementarias de la zona franca, las aguas hondas y las comodidades portuarias, merecen indicarse las primas a vapores de pasajeros que viajen de ultramar a Rosario y Bahía Blanca sin escala en Buenos Aires; las escuelas de pilotos y marineros en ambos puertos; y el fomento de la construcción naval, mediante ventajas a los astilleros que elijan esas ubicaciones. En especial, impulsaría grandemente el progreso de Bahía Blanca, hacerla centro político - administrativo, como se viene proyectando desde hace tiem-

(1) Contrato de Abril 27 de 1911, rescindido en Junio 8 de 1917. El gobierno atenderá ahora directamente los trabajos de irrigación, y el fluído que debía alimentar el canal competidor servirá para suministrar al ferrocarril mayores acarreos. Hay interesantes antecedentes del asunto en las sesiones de 1915, Diputados, II, págs. 160 y 660,

po (1), y fomentar allí el tejido de las lanas de la Patagonia y de la región circundante al puerto. Dos detalles sencillos e importantes favorecerían mucho al Rosario: darle radio hacia al este, conectándolo por ferry-boat con las líneas férreas de la mesopotamia; y transformarlo en arsenal y base de la flotilla de los ríos, como lo es Bahía Blanca de la escuadra de mar. Duele comprobar que los buques pequeños de nuestra armada solo de tarde en tarde muestren su pabellón sobre las aguas interiores a cuya defensa están destinados.

*
* *

Para el rápido crecimiento de Córdoba, Tucumán y Mendoza se requiere, cuando menos, hacerlas aduanas mayores, darles brazos y capitales, y organizar *ad hoc* las tarifas ferroviarias. Las tres últimas medidas deben también hacerse extensivas a Rosario y Bahía Blanca.

La aduana en Córdoba, ensayada ya por el rey

(1) Los puertos de Bahía Blanca y Rosario no gozan hoy del apoyo decidido de las provincias a que pertenecen, porque las capitales de las mismas albergan también puertos de ultramar, menos cómodos, y administrados directamente por el gobierno.

a principios del siglo XVII, ha parecido muchas veces solución recomendable, y desde 1869 varias leyes ordenaron su creación. Desgraciadamente el ejecutivo jamás las cumplió: unas veces, por no dejar al alcance de posibles revolucionarios la caja fiscal; otras, por temor al contrabando, o sin expresión de causa. Para quien haya leído lo que antes escribí sobre la influencia de las aduanas mayores en el desarrollo del comercio importador, no ofrecerá dudas la ventaja de llevarlas a las tres plazas del interior. El sistema encuadra en nuestras prácticas, pues actualmente se permite el tránsito terrestre, en vagones cerrados, durante recorridos tan largos como el de las mercancías procedentes de Chile para Buenos Aires, vía Bahía Blanca. (1).

Empero, toda tentativa de establecer depósitos comerciales en el interior fracasará mientras se mantengan los fletes ferroviarios en su forma actual. Hay que revisarlos para:

---

(1) La aduana en Córdoba se ordenó por la ley 318 en 1869 y quedó suprimida de hecho por la 1150 al reglamentar el tránsito terrestre para 1882. Volvió a ser citada por la ley de aduana de 1883 y suprimida una vez más por la 1735. En los últimos tiempos el señor diputado Arturo M. Bas ha proyectado aduanas interiores para Córdoba, Mendoza, Tucumán y toda ciudad que cuente arriba de setenta mil habitantes.

a) impedir la aplicación de tarifas especiales (o la clasificación de cargas dentro de la tarifa general) cuyos efectos sean desfavorables al desarrollo de las cinco ciudades, y también la arbitrariedad de las escalas de premios;
b) aplicar las tarifas parabólicas de tal suerte que no funcionen indefinidamente en todos los rumbos: han de considerarse puntos terminales las tres ciudades interiores del sistema, en cuanto resulte conveniente para éstas, y evitar que Buenos Aires sea favorecido en desmedro de los puertos más próximos.

El transporte fluvial ha de ajustarse también a principios de equidad hoy olvidados.

Todo esto es urgente, pues si los ferrocarriles crean hoy fábricas, mañana, librados a sus conveniencias, pueden destruirlas. No es imposible que las manufacturas del extranjero se organicen de modo que los ferrocarriles extranjeros de la Argentina formen con ellas un todo armónico y prefieran transportar los productos de su nacionalidad, arruinando los nuestros: la tarifa ferroviaria, si se la descuida, puede neutralizar los efectos de la tarifa aduanera. Antes de ahora el gobierno consi-

guió fletes baratos para ciertos productos del interior garantiendo ganancia mínima a las empresas ferroviarias; abandonado ese sistema, hace falta por uno u otro camino conservar el control sobre las grandes arterias de nuestra circulación interna, sean grandes o pequeños los dividendos de los accionistas. (1)

Por lo que a los capitales respecta, mientras el Banco de la Nación esté rebosante de depósitos y el Hipotecario continúe en condiciones de colocar cédulas, no habrá mucha dificultad en llevarlos a las cinco ciudades del sistema. Los bancos oficiales determinaron el éxito de las industrias del azúcar y el vino: operamos, pues, en terreno conocido. Correspondería:

a) fijar en las leyes orgánicas de ambos bancos el porcentaje que ha de corresponder a cada región del país en la distribución de los beneficios, bajo la base de que las cinco sucursales

(1) Si para ello fuese obstáculo la ley 5315, habría llegado el momento de corregir sus prescripciones. Esa ley, puesta en vigencia en 1907 para regir hasta 1947, restringe los dos principales medios de acción con que cuenta el gobierno para controlar el servicio de las empresas ferroviarias privadas: cobro de impuestos e intervención en las tarifas.

en cuestión equilibren los préstamos otorgados a Buenos Aires;

b) establecer en el Banco de la Nación un sistema de préstamos industriales a largo plazo, semejante al que hoy mantiene el Hipotecario para los inmuebles;

c) encomendar al mismo banco el rol de director del movimiento industrial argentino, permitiéndole intervenir en el funcionamiento de las fábricas que decida proteger, mediante la creación de una oficina técnica nacional, y obligándole a negar todo apoyo a las industrias que no se considere útil desarrollar en la república.

También podrá la legislación desviar hacia el interior aquellos capitales que no llegan al país por intermedio de los bancos oficiales y que, con motivo de la paz, ya próxima, es posible tornen a buscarnos. El congreso es árbitro de otorgar concesiones y privilegios: le bastará preferir a los que busquen las zonas de influencias de las cinco ciudades.

En cuanto a los brazos, hace falta:

a) cerrar el hotel de inmigrantes de la capital, prohibiendo se dé allí asilo o trabajo a los recién llegados;

b) instalar cinco grandes hoteles, con otras tantas oficinas de colocaciones, en las ciudades aludidas;
c) organizar un servicio ferroviario directo desde el puerto de Buenos Aires hasta dichos hoteles, para los inmigrantes que allí desembarquen, como única opción para ser atendidos por el gobierno;
d) organizar análogo servicio entre Bahía Blanca - Mendoza y Rosario - Córdoba - Tucumán, para los que sean requeridos en el interior;
e) prohibir entren al país inmigrantes analfabetos o totalmente desprovistos de dinero.

Brazos y capitales requieren además, para producir obra útil, un complemento desatendido entre nosotros. No se concibe el núcleo industrial sin escuelas técnicas: ha de instalárselas con el claro y definido propósito de enseñar cómo se fabrica lo que la ciudad espere producir, y no otra cosa, pues el exceso de preparación general perjudica al éxito de la enseñanza. Los poderes provinciales y municipales de las respectivas urbes deberán costear becas con largueza en dichos institutos.

*
* *

En resumen, propongo dotar al país de dos grandes entradas marítimas bien defendidas (Río de la Plata y Bahía Blanca) en vez de una, subdividiendo la primera en otras dos vías con acceso independiente (Buenos Aires, Rosario); y fomentar el desarrollo de núcleos comerciales y fabriles en Córdoba, Tucumán y Mendoza. Buenos Aires se vería privado paulatinamente de algunas oficinas públicas, el hotel de inmigrantes, las ampliaciones portuarias no hechas hasta hoy, y la protección excesiva de que se le hace objeto, en materia de dragaje, capitales y fletes ferroviarios o fluviales.

Podrán ser esas las ciudades elegidas o agregárseles otras. Disponiendo de recursos para ahondar los ríos, Santa Fe puede ser el puerto de Tucumán con más ventaja que el Rosario; en la mesopotamia cabría favorecer el desarrollo de otra gran plaza, con puerto de ultramar en Concepción; y siempre harán falta núcleos complementarios. Lo importante es que se tenga el propósito firme de formar un sistema armónico como contrapeso a Buenos Aires con fines de política general; y una

vez establecido, utilizar a un tiempo y hasta el máximum todos los procedimientos conducentes al efecto que se busca, pues así es como han obrado en favor de Buenos Aires. La jefatura de zona militar, la universidad nacional, el impulso a trabajos públicos, en una palabra, cuanto hoy se emplea para fomentar el desarrollo de una localidad ha de concentrarse en los puntos escogidos. De otra suerte, los resultados serán mediocres; y también lo serán si se descuida vigilar el efecto de ciertos impuestos, que más de una vez han privado al interior de industrias nacientes. Además, esas ciudades han de prepararse para la misión que se les atribuye y no confiarlo todo al azar de las iniciativas individuales: necesitarán desde el principio trazarse un amplio plan regulador al que se sujete en el futuro la construcción de calles, plazas, parques, escuelas, tranvías, drenaje, pavimentos y demás obras indispensables. Una legislación del trabajo basada en principios justos, facilitaría su desarrollo.

Ninguna de estas medidas puede conceptuarse quimérica o impracticable. Varias, fueron proyectadas antes o son hoy leyes cuyo cumplimiento se espera y todas están al alcance de los actuales recursos de la nación. La potestad de hacerlas obligato-

rias depende de un congreso donde Buenos Aires representa gran minoría; pudiendo agregarse que nadie tiene interés en que la protección oficial se distribuya tan irregular y desordenadamente como hasta hoy, sin más plan que sacar cada año lo que se pueda para tal o cual lugar, según lo que pesen en ese instante los votos de la provincia respectiva.

Nuestro país es una sociedad de regiones desigualmente dotadas por la naturaleza, que desde 1853 y 1860 están unidas con fines de ayuda mutua. Antes de esa fecha los grupos más ricos habían ensayado, sin éxito subyugar a los otros, o erigirse en países distintos; y ocurre que en el convenio de unión (la constitución actual) se olvidó determinar con claridad qué parte de protección tendría derecho a esperar cada asociado. Tal omisión debe subsanarse, sea federal o unitario el sistema que se adopte en definitiva, bien se conserven provincias del tipo que mantenemos o se las substituya por una federación de municipios. El subsidio nacional alcanza hoy bajo distintos nombres y disfraces a todo el territorio, desde la ciudad de Buenos Aires hasta la iglesia católica o las numerosas personas a quienes se asiste en una u otra forma. Al revisar el contrato social, me parece indispensable que se es-

tablezca honesta y claramente cuáles serán los *derechos de cada socio* suprimiendo el aspecto de limosna que hoy reviste la protección, librada por completo al juego de los favoritismos oficinescos. Establecer la proporcionalidad en algunos rubros, como ahora lo proyecto, es ir adelantando trabajo para la reforma del estatuto y anticipar, con un ensayo, experiencias utilizables luego en otros renglones del presupuesto de gastos.

Durante muchos años el problema de Buenos Aires se ha diluído en vagas lamentaciones. Propongo sustituirlas por un plan de acción inmediata, susceptible, como todo lo humano, de enmiendas y retoques. Dará o no los resultados previstos; pero si después de maduro estudio se comprueba que lo cimentan hechos indiscutibles y parece bien encaminado a su objeto, es razonable suponer que nos aproxime a la solución.

*
* *

Tales medidas u otras de tipo análogo, persistentemente aplicadas, curarán el mal en pocos años, y acaso sea preciso moderar su acción para evitar cambios demasiado bruscos. Bien. Pero

¿podremos aplicarlas mientras resida en Buenos Aires el poder encargado de su cumplimiento? Creo que sería incurrir en pesimismo admitir como probable este nuevo aspecto del problema.

En ningún momento de nuestra historia ha ocurrido que el gobierno, o una agrupación determinada, proyectase impedir ex profeso la formación de grandes núcleos en el interior. Se quiso, sí, hacer de Buenos Aires una ciudad de renombre mundial, y ya lo hemos conseguido; por simple inercia, la velocidad adquirida mantiene aquel impulso; pero, salvo un pequeño número de especuladores en tierras, no conceptúo que pueda señalarse hoy el decidido propósito de agrandar más y más a la gran urbe. Por el contrario, aumenta el número de los que consideran ya excesiva su desproporción con el resto del país. En otras ocasiones, el ejecutivo se negó a sacar la capital de Buenos Aires: nunca, a favorecer al interior, cuya influencia es visible hasta en la distribución de los empleos de la metrópoli. Lo repito, el problema se encierra casi todo en una palabra: desorden.

Empero, y por vía de hipótesis, cabe observar que la presencia de ese elemento entorpecería la

solución en forma extraordinaria. Teóricamente, si la permanencia de las autoridades nacionales en Buenos Aires se transforma en obstáculo insalvable para equilibrar bien el país, nada más indicado que remover el escollo sacando de allí la capital: este factor artificial, volcado hacia otra parte, compensaría las ventajas naturales que hoy favorecen a la costa del Plata. Prácticamente, semejante traslado equivale por sí solo a toda la cuestión, y seguramente muchos argentinos han de pensar que sería mejor dejar las cosas como están si han de remediarse a ese precio.

Prescindamos de que el ejecutivo vetó las cuatro leyes del congreso que en otra época ordenaron sacar la capital de Buenos Aires, cuando esta ciudad se negaba a albergarla, cosa que hoy no sucede. Admítase que el titular de ese poder consiente en abandonar los recursos de la gran urbe, trocándolos por la minúscula jefatura de una ciudad mediterránea. Eliminemos las dificultades de orden material, que a muchos parecen insalvables. Aún quedará en pie la vieja pregunta del congreso argentino: ¿adónde se lleva la capital?

Llegado el caso, éste sería el verdadero nudo del problema. En efecto, no es novedad en la

historia del país que se cambie de sitio la residencia gubernativa o se trasladen núcleos urbanos. Desde antiguo, y apresurándose a corregir errores de ubicación, fueron abandonados los primitivos emplazamientos de Santa Fe, Córdoba, Tucumán, Mendoza y otras aldeas. En el siglo pasado la capital de Entre Ríos fué y vino del Paraná a Concepción del Uruguay; y ya hemos visto como la provincia de Buenos Aires cambió de metrópoli en 1882. La misma ciudad de Buenos Aires, con la disgregación del Virreynato y la creación posterior de tres provincias litorales vió reducirse el territorio a que antes servía de eje administrativo; y desde 1853 a 1860, la Confederación Argentina tuvo capital distinta.

Más importante que la Argentina fué, en su hora, el imperio romano, y sin embargo se vió en el caso de sacar de Roma la sede imperial; Berlín no fué asiento de las autoridades del casi milenario sacro imperio romano germánico; ni Madrid del reino visigodo, el califato árabe o siquiera la monarquía española anterior a Felipe II. A nuestra vista se forman nuevas entidades políticas y cambia el destino de las ciudades viejas; quedan donde estaban las reliquias históricas, y

en ocasiones ni se traslada a las nuevas capitales los archivos del pasado. La constitución no ha exigido que la capital fuese inmutable; y, como expliqué antes, en 1880 el congreso reconoció al poder ejecutivo la facultad de trasladarla por simple decreto, durante el receso de las cámaras.

Además, aún sin ser capital la ciudad de Buenos Aires requeriría siempre para sus servicios públicos cantidad de edificios y de empleados. La universidad, los colegios y escuelas, los cuarteles, los hospitales y oficinas de asistencia pública, el correo, la policía, los bomberos, la guarnición, el banco, la aduana, los tribunales con sus archivos, el registro de la propiedad y tantos otros organismos administrativos, allí seguirían funcionando. Y como muchos de ellos — los museos especialmente — carecen de edificios adecuados, no faltarían ocupantes a los pocos palacios que dejasen al trasladarse los poderes públicos de la nación.

Habría simplemente un serio desembolso de dinero. En cuanto a la situación constitucional del núcleo urbano abandonado, tampoco puede constituir grave problema, pues nada se opone a la existencia de un nuevo estado federal compuesto de pocas hectáreas, y en ningún caso la provincia de

Buenos Aires podría reclamar derechos sobre ese territorio, cuya riqueza, producto del esfuerzo común, dista mucho de lo que fué en 1880.

Lo arduo, lo difícil sería contestar aquella pregunta: ¿adónde se lleva la capital? En el capítulo anterior he mostrado cómo se dividió la opinión del congreso en cuanto hubo que dar respuestas categóricas. Razones geográficas hacen prácticamente imposible la equidistancia de un solo núcleo respecto de Jujuy, Ushuaia, Posadas, Neuquén y La Plata; de la cordillera bajan ríos que forman pequeñas zonas fértiles separadas unas de otras por el desierto; el Iguazú, enorme fuente de energía, surge a un extremo perdido del territorio; los bosques, mantienen su combustible muy lejos del sitio donde hace falta; el río Paraná, desparrama sus aguas en un derroche solo comparable al que caracteriza el modo de ser de quienes pueblan sus riberas. Ninguna ciudad, ubíquesela como quiera, podrá satisfacer por igual las necesidades anexas a tan irregular dispersión de fuerzas y riquezas; y cómo sacar de Buenos Aires la influencia oficial para que aproveche a cualquiera de las ciudades existentes equivale a revivir extinguidos gérmenes de antagonismo, retrotrayendo a la época presente un

pasado felizmente lejano, surgirían para cada uno de los interesados múltiples objecciones, sustentadas por todos los restantes.

Dedúcese de esto que la futura capital tendría que ser una ciudad nueva, a semejanza de lo hecho en Estados Unidos al finalizar el siglo XVIII y lo resuelto en fecha reciente por Australia con la designación de Yass - Canberra. Países jóvenes y de trabajo, ganan evitando el modelo de las viejas monarquías; y para el éxito del sistema federal, si es que se le conserva, seguramente conviene la capital modesta. En administraciones que funcionan con tanto personal como la nuestra, pronto se hace una ciudad de empleados, oficinas y hoteles: hemos visto nacer a La Plata por el esfuerzo de una sola provincia, cuando la riqueza pública era mucho menor que hoy. Un núcleo de ese tipo bastaría, supuesto que Wáshington, centro director de un país poblado por cien millones de personas, apenas cuenta cuatrocientos mil. La ciudad nueva, situada donde parezca que se dejan en pie menos inconvenientes, reuniría probablemente mayor número de votos.

Pero carece de objeto llevar tan lejos las conjeturas. Si deseamos conservar en Buenos Aires

la gran ciudad actual, producto de varias causas artificiales, no es lógico suprimir todas esas causas. Puede mantener su rango dejándole la principal de ellas y restando las otras, que impulsan cada vez más la velocidad adquirida: lo contrario equivale a destruir la obra que con tanto amor hemos llevado a cabo. Bien está que conserve la capital, sin aspirar a conservarlo todo. Ahora, si lo primero hace imposible lo segundo, correspondería restarle la influencia gubernativa durante el tiempo estrictamente necesario para desarrollar el plan; y una vez cumplido, devolverle el asiento del gobierno, bajo la base de que sea puesto al abrigo de golpes de mano con obras defensivas apropiadas. En ese caso, podría construirse para asiento provisorio de las autoridades nacionales una ciudad aprovechable luego como capital de cualquier provincia nueva. No olvidemos que siempre es bueno transigir algo con el pasado.

Colegio Nacional del Rosario, Septiembre de 1918.

INDICE

	Pág.
Introducción.	5
Los términos del problema.....	19
El gran puerto de ultramar.	39
La ciudad fabril.	79
El asiento de las autoridades nacionales.....	119
Proyecto de solución.....	153

EDICIONES

DE LA

Cooperativa Editorial "Buenos Aires"

AVENIDA DE MAYO 791

LIBROS PUBLICADOS

I—	Fernández Moreno. — *Ciudad*	agotado
II—	Horacio Quiroga.—*Cuentos de Amor, de Locura y de Muerte* (2ª edición)	$ 2.—
III—	Carlos Ibarguren.—*De nuestra tierra*	„
IV—	Manuel Gálvez.—*La sombra del convento* (novela)	„
V—	Ernesto Mario Barreda.—*Las rosas del mantón* (Andanzas y emociones por tierras de España)	„
VI—	Carlos Muzzio Sáenz-Peña.—Versión castellana de *La cosecha de la fruta*, de Tagore (2ª edición	$ 1.50
VII—	Arturo Capdevila.—*El libro de la noche*	$ 2.—
VIII—	Ricardo Jaimes Freyre.—*Los sueños son vida*	„
IX—	Luisa Israel de Portela.—*Vidas tristes* (2ª edición .	„
X—	Pedro Miguel Obligado.—*Gris*	„
XI—	Mario Bravo.—*Canciones y Poemas*	„
XII—	Juan Carlos Dávalos.—*Salta*	„
XIII—	Alfonsina Storni.—*El dulce daño*	„
XIV—	Alvaro Melián Lafinur.—*Literatura contemporánea*	„
XV—	José León Pagano.—*El santo, el filósofo y el artista*	„
XVI—	Arturo Capdevila.—*Melpómene*	„
XVII—	Benito Lynch.—*Raquela* (novela)	„
XVIII—	Augusto Bunge.—*Polémicas*	„
XIX—	Carlos Correa Luna.—*Don Baltasar de Arandia* ...	„
XX—	Horacio Quiroga.—*Cuentos de la selva*	$ 1.20
XXI—	Delfina Bunge de Gálvez.—*La nouvelle moisson* ...	$ 2.—
XXII—	Juan Alvarez.—*Buenos Aires*	„

PRÓXIMAMENTE

XXIII— Mariano Antonio Barrenechea.—*Historia estética de la música* .....

XXIV— Marco Avellaneda.—*Del camino andado* (Economía Social Argentina) .....

Se venden en todas las buenas librerías

PARA PEDIDOS, DIRIGIRSE A LA

AGENCIA GENERAL DE LIBRERIA Y PUBLICACIONES

RIVADAVIA 1573 **BUENOS AIRES**

La COOPERATIVA EDITORIAL BUENOS AIRES está constituida por cerca de sesenta escritores argentinos. Es una sociedad anónima, y tiene personería jurídica.

Fundada en Marzo de 1917, ha publicado ya 22 volúmenes, de los cuales seis se han agotado, habiendo sido dos de ellos vueltos a imprimir.

La COOPERATIVA BUENOS AIRES no edita sino los libros de sus asociados.

No recibe subvención ni ayuda oficial de ninguna especie.

Publica novelas, libros de cuentos, de versos, de crítica, de viajes, de filosofía y de historia.

Proximamente editará obras de Juan Alvarez, Mariano Antonio Barrenechea, Joaquín V. González. Marco M. Avellaneda, Alberto Tena, Manuel Gálvez, Arturo Capdevila, Atilio M. Chiappori y Vicente A. Salaverri.

La Agencia General de Librería y Publicaciones se encarga de la venta y distribución de los libros de la Sociedad, los que el lector encontrará en todas las librerías importantes de la Argentina, de Chile, de Bolivia, del Paraguay y del Uruguay.

Opiniones sobre algunos libros publicados por la Cooperativa editorial Buenos Aires

Cuentos de amor, de locura y de muerte

por Horacio Quiroga

...es un volúmen admirable. En este nuevo libro, Quiroga cultiva eso que yo llamo, delante de mis camaradas, la "literatura del porvenir", o séase el cuento dignificado, la novela comprimida, algo que participa de la brevedad del cuento y del penetrante análisis exigible en toda obra de novelista. Quiroga hace escuela. Llega al prodigio. *Los mensús* tiene la rotundez de una aguafuerte. Impresiona, subyuga, emociona, obsede...

ANTON MARTIN SAAVEDRA (VICENTE A. SALAVERRI).
en *La Razón* de Montevideo y en el libro *La comedia de la vida.*

La sombra del convento (novela)

por Manuel Gálvez

Desde que leí *La maestra normal* me persuadí de que era Vd. el primer novelista argentino.... *La sombra del convento* es una acabada novela. Todavía ganará Vd. en el estilo, en toques fulgurantes y concentrados; pero posee Vd. una facultad admirable para ver y expresar lo visto con toda sinceridad y brío, y eso es lo principal. Lo que más me maravilla es la imparcialidad en la cuestión religiosa, porque son raros los que así sienten la religión y ven los defectos de unos y otros, quedando impávidos en el justo medio, como juez sereno y deslindador de las cosas... Pinta Vd. a los jesuítas y a sus seguidores de mano maestra, y es buena piedra de toque para aquilatar la fuerza de observación de un escritor; porque contados son los que los conocen y no los pintan caricaturescamente.

JULIO CEJADOR

Canciones y poemas

por Mario Bravo

El dolor universal y la universal esperanza animan su canción con ecos vibrantes. Así, el poeta que ya no confía en la íntima dicha y se cubre de congoja por cada instante que pasa; cree en cambio en la dicha futura del mundo, y una generosidad sin límites le envuelve cuando divisa a la multitud en marcha... Poeta cívico, abundante en expresiones de fuerza contagiosa y en sugestiones de ideal humano que no siempre logran concertarse en los cultores del género, en formas definitivas de belleza... Añádese a ello un dominio claro del idioma, su ductilidad en el manejo de los ritmos más diversos, y su don de armonía, presente en todas las composiciones. Es, en suma, esto que es tan raro: el libro de un verdadero poeta...

LA RAZON

Don Baltasar de Arandia

por Carlos Correa Luna

El último libro dado a la estampa por la Cooperativa es la segunda edición de una obra célebre: *Don Baltasar de Arandia*, por Carlos Correa Luna, libro cuya aparición fué saludada como un acontecimiento literario en la metrópoli argentina, concediéndole el gobierno un premio extraordinario. Modelo de historia novelesca, esta obra mantendrá rediviva la admiración de otros días,

Las rosas del mantón

Ernesto Mario Barreda

Barreda es uno de nuestros mejores escritores, sano, fuerte, original y de los más entretenidos en el vasto género que nuestros abuelos llamaban de las "letras amenas".— . . estas notas de viaje a través de España, escritas en prosa llana, sobria y limpia, consiguen con sus acertados cuadros de color, sus observaciones justas y picantes y su medido gracejo, interesar y entretener al lector...

ROBERTO J. GIUSTI
en la revista *Nosotros*.

Raquela

por Benito Lynch

Es, a juicio nuestro, la verdadera novela del campo. La verdadera novela del campo en cuanto da una impresión, neta y precisa, del ambiente y de los tipos. Los personajes, quedan trazados con cuatro rasgos. Tan certeramente, que se hacen inconfundibles a través del relato. La fábula es sencilla. Pocos episodios, bastan para interesar y conmover.

—... de "Raquela" cabe decir que encierra una de las más notables descripciones que se han hecho del incendio en los campos. Es maravilloso de precisión aquello, pleno de incidentes fuertes. La muerte de la yegua, con cuyo cuerpo abierto y sangrante se pretenden atajar las llamas es de una rotundez que toca en realidad. Nadie dice que Lynch no presenció lo que escribe. La frase es corta; los modismos apresados con picardía. Cuando el pasaje lo exige, el estilo es cálido o galano, áspero y firme.

La Razón,
de Montevideo.

Melpómene

por Arturo Capdevila

Entre los poetas nuevos, el argentino señor Arturo Capdevila es sin duda, uno de los más interesantes. Es un verdadero temperamento y un artista delicado. Fuerte y doloroso, ha implorado la inspiración de Melpómene, la musa fatídica de la tragedia....— Pero no lo ha hecho para resucitar un neo-clasicismo de máscara y de coturno imposibles... lo ha hecho espontáneamente para traducir la angustia de su alma poseída por el Dolor y obsesionada por la Muerte...

FRANCISCO CONTRERAS
en el *Mercure de France*, de Paris.

Vidas tristes

por Luisa Israel de Portela

Son cuentos intensos, vibrantes, llenos de interés y originalidad. Hay algunos como "El indio Tayahué", que son pequeñas obras maestras y que quedarán como de lo mejor que en el país se ha escrito en el género. El estilo de este libro es de una precisión verdaderamente notable y de un buen gusto raro en las mujeres que escriben.—... La índole de estos cuentos es variada, lo que acrecienta su interés. Los hay psicológicos y objetivos, de asunto triste y de tema trágico. Unos ocurren entre gentes humildes; y hay otros que pasan entre personas de la más encumbrada situación social; pero todos nos deleitan por igual arrastrándonos en su lectura, apasionándonos, haciéndonos volver las páginas rápidamente para saber cómo terminan. Y terminan en forma, a veces, magistral. —... La autora de VIDAS TRISTES se revela en su libro como un espíritu profundo e interesante, que ama la belleza moral y que conoce las miserias humanas y sabe comprenderlas y perdonarlas; como un corazón apasionado y tierno, que palpita con los sufrimientos de sus semejantes; como un alma idealista y un poco romántica en el buen sentido de la palabra; y como un escritor vigoroso, de quien es posible esperar obras de aliento y a quien debemos exigirles trabajo y perseverancia.

La Razón,

RETURN TO the circulation desk of any
University of California Library
or to the
NORTHERN REGIONAL LIBRARY FACILITY
Bldg. 400, Richmond Field Station
University of California
Richmond, CA 94804-4698

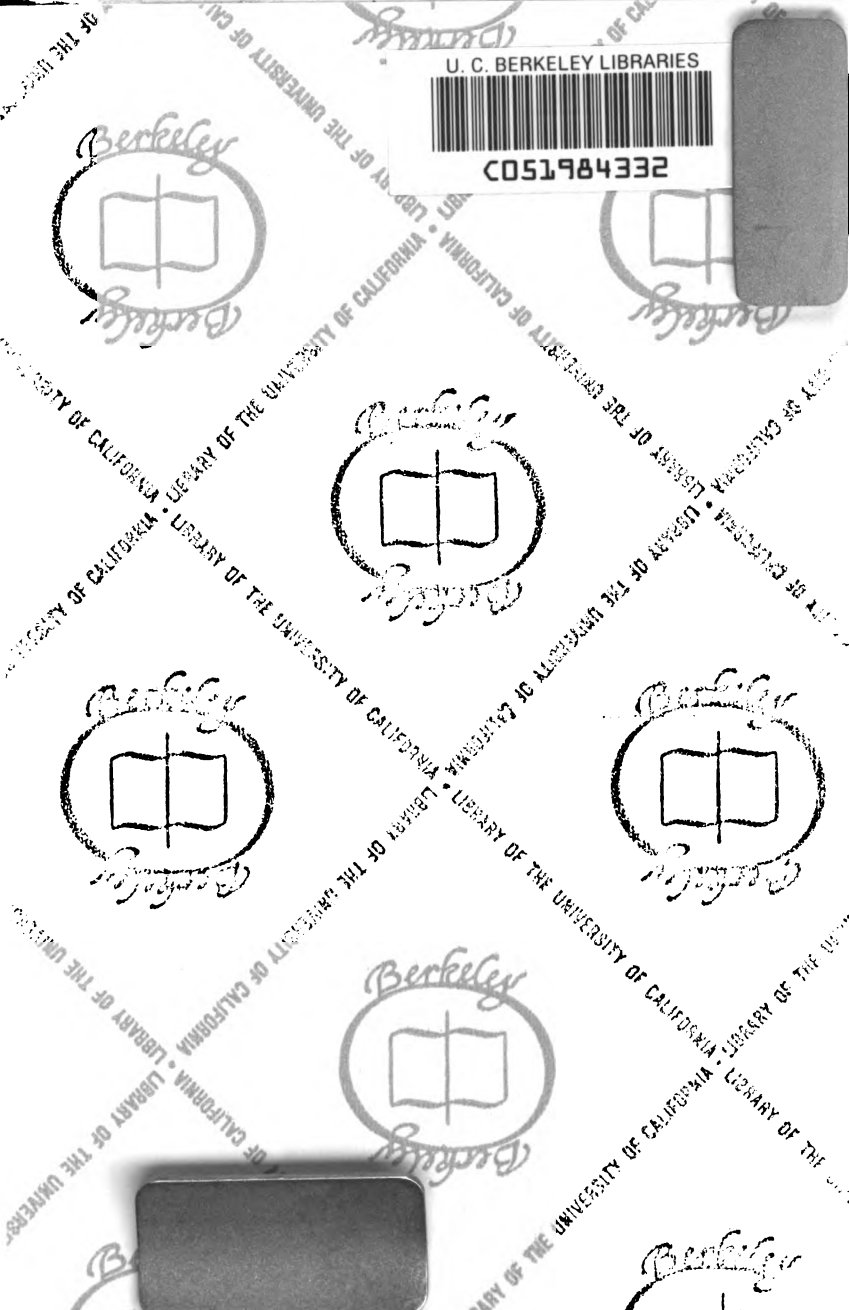
ALL BOOKS MAY BE RECALLED AFTER 7 DAYS

- 2-month loans may be renewed by calling (510) 642-6753
- 1-year loans may be recharged by bringing books to NRLF
- Renewals and recharges may be made 4 days prior to due date.

DUE AS STAMPED BELOW

JUN 2 1 2002

12,000 (11/95)


U. C. BERKELEY LIBRARIES
C051984332

Digitized by Google